



**Документация, обосновывающая планируемую
хозяйственную деятельность по перегрузке угля с судна на
судно во внутренних морских водах Российской Федерации
(в Кандалакшском заливе)**

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Том 1

Генеральный директор, к.т.н.

Главный инженер проекта



Г. И. Туркина

И.В. Попова

г. Новороссийск, 2023 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Состав документации	3
Введение	4
1. Общие сведения	6
1.1 Сведения о предприятии.....	6
1.2 Основные направления деятельности	6
2. Описание планируемой хозяйственной деятельности ООО «КМТП», которая обосновывается документацией	9
ПРИЛОЖЕНИЯ	14
Приложение 1. Техническое задание	15
Приложение 2. Письмо ООО «КМТП» от 07.11.2023 №4/1352 о намечаемой хозяйственной деятельности.....	19
Приложение 3. Лицензии на осуществление погрузо-разгрузочной деятельности, применительно к опасным грузам	20
Приложение 4. Ситуационный план.....	26
Приложение 5. Декларация о транспортных характеристиках и условиях безопасности морской перевозки навалочного груза	27
Приложение 6. Письмо Капитана морского порта Кандалакша и Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при перевалке угля с судно на судно	40

Инв. № подлп	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
			Пояснительная записка					2
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата				

СОСТАВ ДОКУМЕНТАЦИИ

Том 1	Пояснительная записка
Том 2	Оценка воздействия на окружающую среду
Том 3	Оценка воздействия на водные биоресурсы и среду их обитания

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №				Пояснительная записка	Лист
							3
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата			

ВВЕДЕНИЕ

Законодательством РФ определена необходимость государственной экологической экспертизы документации, обосновывающей планируемую хозяйственную и иную деятельность во внутренних морских водах и в территориальном море.

В соответствии со ст. 34 Федерального закона от 31.07.1998 N 155-ФЗ все виды хозяйственной и иной деятельности во внутренних морских водах и в территориальном море могут осуществляться только при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы

Для объектов проведения государственной экологической экспертизы предусмотрена процедура оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС). Требования к материалам ОВОС регламентированы положениями приказа Минприроды России от 01.12.2020 N 999 "Об утверждении требований к материалам оценки воздействия на окружающую среду".

Документация, обосновывающая планируемую хозяйственную деятельность по перегрузке угля с судна на судно во внутренних морских водах Российской Федерации (в Кандалакшском заливе), включая оценку воздействия на окружающую среду, разработана ООО «ЦБТС» в соответствии с Техническим заданием, утвержденным ООО «КМТП» (представлено в Приложении 1 настоящего тома).

В настоящем томе приведены краткие сведения о предприятии ООО «КМТП» и основные характеристики планируемой хозяйственной деятельности.

Взам. инв. №	Подп. и дата	Инв. № подл.						Лист
Лит.	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка			

Информация об исполнителе работ

ООО «ЦБТС» является членом саморегулируемых организаций Союз «Региональное объединение проектировщиков Кубани» и Ассоциация «Инженерные изыскания в строительстве». Сотрудники включены в Национальный реестр специалистов в области инженерных изысканий и архитектурно-строительного проектирования.

353925 Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Пионерская, 21,

Тел/факс: (8617) 303-346, 303-347, cbts@cbts.ru

Генеральный директор Туркина Галина Ивановна

Контактное лицо: руководитель работ, Кожемяченко Татьяна Валерьевна, тел. (8988) 770-11-09. TKozhemyachenko@inbox.ru.

Инв. № подлп	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
			Пояснительная записка					
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата				

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1.1 СВЕДЕНИЯ О ПРЕДПРИЯТИИ

Полное наименование	Общество с ограниченной ответственностью «Кандалакшский морской торговый порт»
Сокращенное наименование	ООО «КМТП»
Юридический адрес	184042, Мурманская область, Кандалакшский район, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19
Фактический адрес	184042, Мурманская область, Кандалакшский район, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19
Руководитель предприятия	Генеральный директор – Меликов Талех Бабахан оглы
Телефон	+7 (81533) 9-21-41, 9-21-63
ИНН	5102044207
КПП	510201001
ОГРН	1065102009015

1.2 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Основным видом хозяйственной деятельности ООО «КМТП» согласно общероссийскому классификатору видов экономической деятельности является ОКВЭД 52.24 – Транспортная обработка грузов. Предоставляемые портом услуги: перевалка и хранение груза, экспедиционные услуги.

Основной деятельностью порта является транспортная обработка грузов, а именно каменного угля, включая хранение, перевалку, транспортно-экспедиционное обслуживание, оказание услуг складского хозяйства.

Для осуществления работ по перевалке грузов ООО «КМТП» имеет соответствующие лицензии:

1. Лицензия Серия МР-4 №000698 от 22 апреля 2013 года на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах;

2. Лицензия Серия ПРД №5107810 от 20 сентября 2017 года на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл.

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Копии лицензий представлены в Приложении 3 настоящего тома.

ООО «КМТП» расположено по адресу (юридический адрес): 184042, Мурманская область, Кандалакшский район, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19. Имущество ООО «КМТП» расположено по адресу: 184042, Мурманская область, Кандалакшский район, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, ООО «КМТП» расположено на 1 земельном участке - 51:18:0040122:4. Промплощадка ООО «КМТП» вытянута вдоль восточного побережья Кандалакшского залива.

Границы морского порта Кандалакша установлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 марта 2009 г. № 419-р. Морской порт расположен в северо-западной части Кандалакшского залива Белого моря.

Порт Кандалакша замерзающий, однако с помощью ледоколов навигация длится круглый год и круглосуточно. Для проводки судов они используются, как правило, с середины декабря до середины мая, имеет грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации. Движение судов к морскому порту осуществляется по подходному фарватеру и водному пути. Глубины на подходных фарватерах протяженностью до 8 миль позволяют входить в акваторию порта судам с осадкой до 10,1м.

Основная деятельность порта связана с транспортной обработкой грузов (угля), включающей в себя работы по перевалке/перегрузке грузов с одного вида транспорта на другой вид транспорта, транспортно-экспедиционное обслуживание, оказание услуг складского хозяйства. Грузооборот складывается из перевозок грузов (угля) на экспорт и генеральных грузов.

ООО «КМТП» в составе лицензируемого вида деятельности может выполнять работы (оказывать услуги) по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое транспортное средство (одним из таких транспортных средств является судно) непосредственно и (или) через склад.

Структура предприятия включает 19 складских площадок (6 из них используются для накопления угля), 5 причалов (Причалы №№ 1, 2, 3, 4, 9), позволяющих принимать транспортные грузовые суда.

Для ведения хозяйственной деятельности у Общества на правах собственности имеется ряд движимого и недвижимого имущества, в том числе здания, автотранспорт, спецтехника, буксиры, порталные краны.

ООО «КМТП» относится ко II категории объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, и подлежит федеральному государственному

Взам. инв. №	Подп. и дата	Инв. № подл.						Лист
			Пояснительная записка					
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата				

экологическому контролю. Свидетельство об актуализации сведений об объекте, оказывающем негативное воздействие на окружающую среду, от 15.09.2021 г. за № МГ-0151-000165-П приведено в Приложении 7 раздела ОВОС.

Декларация о воздействии на окружающую среду по Объекту направлена в Балтийско-Арктическое межрегиональное управление Росприроднадзора 14.11.2023г. (вх. № в БАМУ РПН 10709 от 14.11.2023 г.). Копия Декларации представлена Приложении 7 раздела ОВОС.

Инв. № подлп	Подп. и дата				Взам. инв. №	
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Пояснительная записка	Лист
						8

2. ОПИСАНИЕ ПЛАНИРУЕМОЙ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «КМТП», КОТОРАЯ ОБОСНОВЫВАЕТСЯ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ

ООО «КМТП» планирует хозяйственную деятельность по перегрузке угля в Кандалакшском заливе Белого моря.

Целью реализации намечаемой хозяйственной деятельности является обеспечение рейдовой перегрузки угля с судов, идущих от причалов КМТП, на судно-балкер.

Местом перегрузки принимаются участки водной акватории Кандалакшского залива Белого моря со следующими координатами угловых точек.

Участок № 1

№ 1 - 66°53'42" северной широты и 032°50'46,00" восточной долготы;

№ 2 - 66°54'18" северной широты и 032°50'46,00" восточной долготы;

№ 3 - 66°54'18" северной широты и 032°49'14,00" восточной долготы;

№ 4 - 66°53'42" северной широты и 032°49'14,00" восточной долготы.

Участок № 2

№ 1: 67°01' 52.2" N северной широты 032°44' 03.9" E восточной долготы

№ 2: 67°01' 01.7" N северной широты 032°46' 00.4" E восточной долготы

№ 3: 67°00' 39.1" N северной широты 032°44' 55.7" E восточной долготы

№ 4: 67°01' 29.5" N северной широты 032°42' 59.4" E восточной долготы.

Ситуационный план с указанием местоположения участков представлен в Приложении 4.

Перегрузка планируется по схеме «судно-судно» с использованием судов-привозчиков дедвейтом до 38 110 т и судов-отвозчиков (балкеров) дедвейтом до 200 000 т.

Перегрузка угля производится посредством использования судовых грузовых кранов судна-привозчика в грейферном режиме.

Планируемый объем перегрузки с судна на судно от 75 000 т до 190 000 т угля (в зависимости от типа судна-отвозчика).

Ввиду размеров акватории, на участке №1 возможна работа только одной пары судов привозчик-отвозчик. Мощность перевалки (максимальная интенсивность работы кранов) составит до 918 тонн в час на одну пару судов.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подлп	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

На участке №2 возможна установка двух пар судов. С учётом одновременной работы двух пар «привозчик-отвозчик» судов на проектной акватории мощность перевалки (максимальная интенсивность работы кранов) составит до 1836 тонн угля в час (до 918 тонн в час на одну пару судов).

Максимальный годовой объём перевалки суммарно на обоих участках акватории составит до 3 022 500 т угля в год.

Основные характеристики судов, участвующих в перегрузке:

- Судно-привозчик типа BALTIC WIND (крановое): длина LOA 142,4 м, ширина 22,0 м, осадка 9,4 м, дедвейт 16 558 т
- Судно-привозчик типа BREMEN (крановое): длина LOA 187,8 м, ширина 28,5 м, осадка 10,01 м, дедвейт 38 110 т
- Судно-отвозчик типа PANAMAX: длина LOA 229,0 м, ширина 32,3 м, осадка 14,5 м, дедвейт 80 000 т
- Судно-отвозчик типа CAPESIZE: длина LOA 292,0 м, ширина 45,0 м, осадка 17,8 м, дедвейт 200 000 т

Суда, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы, должны отвечать требованиям международных конвенций и классификационного общества, предъявляемым к конструкции, оборудованию и снабжению и иметь соответствующие свидетельства и документы. Суда, перевозящие опасные грузы, должны иметь свидетельство о соответствии конструкции и оборудования судна требованиям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

Для выполнения требований приказа Минтранса от 29 апреля 2009 г. N 68 «Об утверждении Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно» ООО «КМТП» разработана «Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при перевалке угля с судно на судно», которая согласована Капитаном морского порта Кандалакша письмом от 09.11.2023 №587. Копия письма и Технологической схемы представлены в Приложении 6.

Обоснование планируемой хозяйственной деятельности ООО «КМТП» по перегрузке угля с судна на судно во внутренних морских водах Российской Федерации (в Кандалакшском заливе) выполнено сроком на 10 лет на период с 2024 по 2033 гг.

Письмо ООО «КМТП» от 07.11.2023 №4/1352 о намечаемой хозяйственной деятельности представлено в Приложении 2.

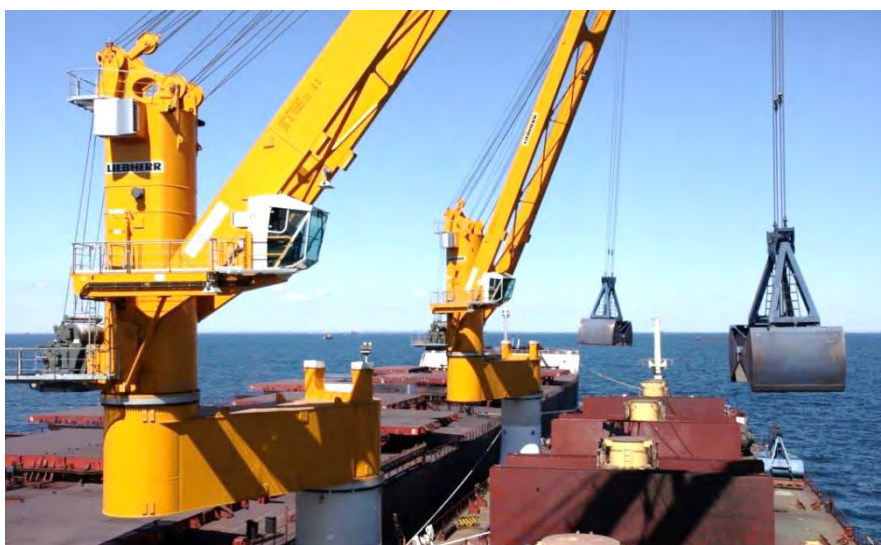
Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

						Пояснительная записка	Лист
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата			10

Описание основного технологического процесса

Судно-отвозчик приходит на якорную стоянку и становится на собственный якорь. Затем подходит судно-привозчик и швартуется к стоящему на собственном якорю судно-отвозчику. Заводятся, обтягиваются и закрепляются швартовные канаты.

Перегрузка угля с судна на судно выполняется штатными судовыми кранами судна-привозчика, оснащенными грейферами. После завершения загрузки судна-отвозчика судно-привозчик от него отходит.



Открытие трюмов и порядок загрузки судна, проводятся в соответствии с типовым планом загрузки (каргопланом), отражающим количество груза в трюмах с учетом устойчивости судна. Порядок погрузки согласовывается с капитаном судна. Порядок

отгрузки груза с судна-привозчика выполняется по таким же правилам.

Вылет судовых кранов должен обеспечивать загрузку как минимум половины ширины судна-отвозчика.

Крановщик на судне-привозчике, опуская грейфер в трюм, производит зачерпывание груза, поднимает грейфер на 1 метр от уровня груза и убеждается в отсутствии утечки груза из грейфера, после чего выносит груз из трюма. Взятие груза из трюмного штабеля производится из разных мест для более полного заполнения грейфера и исключения возможности появления крена судна.

Подача остатков груза и подгребание груза в зону работы грейфера, производится фронтальным ковшовым погрузчиком с поворотной платформой. Наличие фронтальных ковшовых погрузчиков должно быть предусмотрено на судне-привозчике.

Перед опусканием погрузчика требуется убедиться в исправности и прочности покрытий пайола, что груз выбран до палубы (пайола) на площади, достаточной для работы погрузчика.

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

Водитель погрузчика совместно с докерами производит строповку погрузчика. Сигнальщик даёт команду крановщику приподнять погрузчик на высоту 100-200 мм и убедившись, что погрузчик застроплен правильно и надёжно, даёт команду на перенос погрузчика в трюм.

Загрузка судна-отвозчика производится согласно предварительно согласованному грузовому плану с учетом транспортных характеристик груза.

Уголь в трюм необходимо высыпать на высоте не более 0,5 м от палубы трюма или ранее погружённого в трюм груза. Раскрытие грейфера вначале производится на высоте не более 1 м от пайола, затем (при толщине слоя груза свыше 1 м), не более 2 м от поверхности груза. Груз размещается равномерно по всей площади трюма. Загрузка трюма осуществляется равномерно от носовых или кормовых переборок к бортам с разравниванием груза. Груз следует размещать равномерно по всей площади грузового помещения. Минимально допустимая высота слоя груза у бортов 1 м для предотвращения смещения штабеля по настилу грузового помещения.

По окончании загрузки каждого грузового трюма, крышки люков закрывают.

По окончании грузовых работ и получении разрешения на выход в море, по заявке капитана в буксирную компанию порта, на якорную стоянку прибывают буксиры. С их помощью судно-привозчик отводится от борта судна-отвозчика.

Судно-отвозчик самостоятельно снимается с якоря и уходит из акватории якорной стоянки.

Мероприятия по обеспечению экологической безопасности

Для снижения вредного воздействия на природные условия в зоне работы требуется соблюдение следующих требований:

1. В случае выпадения осадков (в т.ч. ливневый дождь, ливневый снег) решение о прекращении грузовых работ принимается капитанами судна-отвозчика и судна-привозчика.
2. Работа по перегрузке разрешается только при скорости ветра, не превышающей 15 м/с.
3. Заполнение грейфера грузом должно быть полным и исключать просыпание груза. Перед началом проноса грейфера из трюма в трюм, производить выдержку, для осыпания излишнего груза через верх грейфера и контроля исключения течи грейфера. Раскрытие грейфера производится на высоте не более 1 м над пайолом трюма, и не более 2 м от поверхности груза, при слое груза более 1 м. Перегрузка угля должна производиться исправными грейферами, исключая просыпание груза между челюстями грейфера.

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка				
-----------------------	--	--	--	--

Лист
12

4. Палубы судов при необходимости очищаются от комков и возможной россыпи угольной пыли.

5. До начала грузовых операций все судовые палубные шпигаты должны быть надёжно перекрыты.

6. По окончании загрузки/выгрузки каждого грузового помещения судна-отвозчика/привозчика, крышки люков следует немедленно закрыть.

Инв. № подлп	Подп. и дата	Взам. инв. №						Лист
			Пояснительная записка					
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата				

ПРИЛОЖЕНИЯ

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №				Пояснительная записка	Лист
							14
Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата			

Приложение 1. Техническое задание

Приложение № 1
к Договору № 07-07/2023/КМТП
от «07» июля 2023 г.

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
ООО «КМТП»



Т.Б. Меликов

СОГЛАСОВАНО

Генеральный директор
ООО «ЦБТС»



М.П.

Ирина

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ на разработку документации

«Документация, обосновывающая планируемую хозяйственную деятельность по перегрузке угля с судна на судно во внутренних морских водах Российской Федерации (в Кандалакшском заливе)»

№ п/п	Основные требования	Содержание требований
1.	Наименование деятельности	Планируемая хозяйственная деятельность по перегрузке угля с судна на судно во внутренних морских водах Российской Федерации (в Кандалакшском заливе).
2.	Месторасположение	Участок №1 водной акватории Кандалакшского залива Белого моря с координатами угловых точек: №1 66°53'42" северной широты и 032°50'46,00" восточной долготы; №2 66°54'18" северной широты и 032°50'46,00" восточной долготы; №3 66°54'18" северной широты и 032°49'14,00" восточной долготы; №4 66°53'42" северной широты и 032°49'14,00" восточной долготы. Участок №2 водной акватории Кандалакшского залива Белого моря с координатами угловых точек: № 1: 67°01' 52.2" северной широты 032°44' 03.9" восточной долготы № 2: 67°01' 01.7" северной широты 032°46' 00.4" восточной долготы № 3: 67°00' 39.1" северной широты 032°44' 55.7" восточной долготы № 4: 67°01' 29.5" северной широты 032°42' 59.4" восточной долготы.
3.	Заказчик	ООО «Кандалакшский морской торговый порт», 184042, Мурманская область, Кандалакшский район, город Кандалакша, Беломорская ул., д.19
4.	Исполнитель (проектная организация)	ООО «Центр безопасности транспортных систем», адрес Краснодарский край, Г.О. город Новоросийск, г. Новоросийск, ул. Пионерская, д. 21, помеш. 1 ИНН 2315097374
5.	Основание для работы	Решение заказчика. Договор № 07-07/2023/КМТП от 07.07.2023 г. и Дополнительное соглашение к нему № 1 от 06.09.2023 г., заключенные между ООО «Кандалакшский морской торговый порт» и ООО «Центр безопасности транспортных систем».

Заказчик

1

Исполнитель

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

6.	Источник финансирования	Частные инвестиции (собственные средства Заказчика).
7.	Стадийность работ	Документацию разработать в один этап. Провести необходимые согласования. Провести общественные обсуждения, получить протокол. Получить заключение о согласовании деятельности от Росрыболовства. Получить заключение Государственной экологической экспертизы. Этапы работы могут идти параллельно.
8.	Вид деятельности	Планируемая хозяйственная деятельность
9.	Требования к выделению этапов строительства объекта	Организацию рейдовой перегрузки принять в один этап.
10.	Цель выполнения работ	Обеспечение рейдовой перегрузки угля по схеме «судно-судно» с судов, идущих от причалов КМТП, на судно отвозчик.
11.	Назначение деятельности	Перевалка навалочных, насыпных грузов (угля). В качестве расчетных судов принять: 1. Судно-привозчик типа BALTIC WIND (крановое): длина LOA 142,4 м, ширина 22,0 м, осадка 9,4 м, дедвейт 16 558 т 2. Судно-привозчик типа BREMEN (крановое): длина LOA 187,8 м, ширина 28,5 м, осадка 10,1 м, дедвейт 38 110 т 3. Судно-отвозчик типа PANAMAX: длина LOA 229,0 м, ширина 32,3 м, осадка 14,5 м, дедвейт 80 000 т 4. Судно-отвозчик типа CAPESIZE: длина LOA 292,0 м, ширина 45,0 м, осадка 17,8 м, дедвейт 200 000 т Все решения согласовать с Заказчиком.
12.	Сроки выполнения работ	Согласно Календарному плану работ (Приложение № 2 к Договору) и Дополнительному соглашению № 1 к договору от 06.09.2023 г.
13.	Основные требования к документации	Разработать Документацию, обосновывающую планируемую хозяйственную деятельность по перегрузке угля с судна на судно во внутренних морских водах Российской Федерации (в Кандалакшском заливе) и материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) в составе и объёме, необходимом для получения положительного заключения государственной экологической экспертизы.
14.	Исходные данные, передаваемые Заказчиком	14.1. Предварительно согласованные с АМП участки акватории для проведения хозяйственной деятельности; 14.2. Сведения о расчётных судах; 14.3. Том «Акватория и водные подходы. Безопасность мореплавания»; 14.4. Расчёт удержания судна на собственном якорю; 14.5. Технологическая схема и эксплуатационный регламент в соответствии с требованиями приказа Минтранса РФ № 68 от 29.04.2009 «Об утверждении правил оказания услуг по перегрузке грузов в судна на судно», согласованные капитаном порта. 14.6. Сведения о грунтах, слагающих морское дно на акватории проектирования для каждого участка. 14.7. Планируемый грузооборот. Полное техническое наименование груза (марка угля под погрузку). Характеристики грузов (сертификаты, Декларации транспортной безопасности).

Заказчик



2

Исполнитель _____

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист
16

		14.8. Иные данные по запросу исполнителя, необходимые для выполнения работ.
15.	Требования к разработке природоохранных мероприятий	Выполнить оценку воздействия на окружающую среду планируемой хозяйственной деятельности в соответствии с Требованиями к материалам оценки воздействия на окружающую среду, утвержденными Приказом Минприроды России от 01.12.2021 г. № 999.
16.	Требования к согласованию документации	<p>16.1. Согласования документации с надзорными и контролирующими органами осуществляются исполнителем (проектной организацией) в соответствии с законодательством Российской Федерации при участии представителей Заказчика.</p> <p>Исполнитель (проектная организация) обеспечивает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Получение заключения Федерального агентства по рыболовству (РОСРЫБОЛОВСТВО) о согласовании осуществления деятельности в рамках документации; - Получение протокола общественных обсуждений; - Получение заключения экспертной комиссии государственной экологической экспертизы документации Федеральной службы по надзору в сфере природопользования Министерства природных ресурсов и экологии РФ; <p>16.2. Исполнитель (проектная организация) согласовывает разработанную документацию с Заказчиком до ее направления на согласование в федеральные органы исполнительной власти, Государственную экологическую экспертизу;</p> <p>16.3. Исполнитель (проектная организация) обеспечивает организацию проведения согласований и общественных слушаний, а также оплату соответствующих счетов в качестве уполномоченного представителя заказчика работ;</p> <p>16.4. Оплату счетов за проведение повторных экспертиз производит Исполнитель (проектная организация);</p> <p>16.5. Оплату проведения Государственной экологической экспертизы осуществляет Заказчик.</p> <p>16.6. Замечания контролирующих органов к разработанной Документации Исполнитель (проектная организация) устраняет своими силами и за свой счет, без дополнительной оплаты.</p>
17.	Требования к передаче электронных копий документов	<p>17.1. Комплекты электронных копий документов должны передаваться на лазерных дисках (CD-R или DVD-R) или флэш-накопителях, не имеющих физических повреждений и бумажных наклеек;</p> <p>17.2. Каждый диск должен иметь заводское полимерное покрытие, предназначенное для надписей фломастером или печати струйным принтером. Диск должен иметь отличительную информацию, по возможности нанесенную на заводское покрытие струйным принтером;</p> <p>17.3. Состав и структура электронной версии отчетной документации должны быть идентичны бумажному оригиналу. В случае расхождения положений документации в бумажном виде и положений в электронном виде, приоритет имеют положения документации в бумажном виде.</p>
18.	Количество экземпляров	18.1. При сдаче этапов работ в соответствии с календарным планом (Приложением № 2 к Договору) Подрядчик передает Заказчику документацию в электронном виде в 1 (одном) экземпляре

Заказчик 

3

Исполнитель _____

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Лит.	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

документации, выдаваемых Заказчику	<p>отсканированные с подписями (формат *.pdf) и в формате разработки (текстовые документы – не ниже MS Office 2003; чертежи – не ниже AutoCAD 2010. На лицевой поверхности должна быть нанесена маркировка с указанием: наименование документации, Заказчика, Подрядчика, этапа, даты.</p> <p>18.2. Документация (после получения согласований) передается Заказчику: – бумажные оригиналы (подлинник), оформленные подлинными подписями в 2-х (двух) экземплярах; – в электронном виде в 2 (двух) экземплярах отсканированные с подписями (формат *.pdf) и в формате разработки (текстовые документы – не ниже MS Office 2003; чертежи – не ниже AutoCAD 2010. Оформить в соответствии с п. 27.1</p> <p>18.3. По требованию Заказчика может быть выдано дополнительное количество экземпляров документации, которые оплачиваются отдельно;</p> <p>18.4. При проведении согласований Генпроектировщик изготавливает необходимое количество экземпляров разделов документации.</p>
--	---

Заказчик 

4

Исполнитель _____

Инв. № подлп	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Приложение 2. Письмо ООО «КМТП» от 07.11.2023 №4/1352 о намечаемой хозяйственной деятельности



**морской порт
Кандалакша
1915**

Общество с ограниченной ответственностью
«Кандалакшский морской торговый порт»
Беломорская ул., д.19, г. Кандалакша,
Мурманская обл., 184042, Россия
Тел.: +7 (81533) 9-21-41, 9-21-63
Факс: +7 (81533) 9-31-38

info@portofkandalaksha.ru
www.portofkandalaksha.ru
ОКПО 14758692 ОГРН 1065102009015
ИНН 5102044207 КПП 510201001

07.11.2023г. № 4 / 1352

К вопросу двух участков акватории
для рейдовой перевалки

**ООО «Центр Безопасности
Транспортных Систем»**

Генеральному директору

Туркиной Г.И.

cbts@cbts.ru

Уважаемая Галина Ивановна!

ООО «ЦБТС» в рамках работы по договору № 07-07/2023/КМТП от 07.07.2023 и Дополнительному соглашению № 1 от 06.09.2023 с ООО «Кандалакшский морской торговый порт» разрабатывает документацию, обосновывающую планируемую хозяйственную деятельность по перегрузке угля с судно на судно во внутренних морских водах Российской Федерации (в Кандалакшском заливе).

Ввиду большого объема проделанной работы по первому месту якорной стоянки до заключения дополнительного соглашения к Договору, просим вас рассмотреть возможность внести информацию об обеих рассмотренных акваториях для перегрузки угля в итоговые версии разрабатываемых вами документов.

Для расчётов воздействия на окружающую среду на каждом из двух участков акватории просим учитывать 100% годового объема перегрузки. При этом суммарный годовой объем перегрузки остаётся равным 3 022 500 (три миллиона двадцать две тысячи пятисот) тонн угля в год.

Также прилагаем тома «Акватория и водные подходы. Безопасность мореплавания» и «Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при перевалке угля с судна на судно», доработанные с учётом возможности перегрузки угля на обоих участках акватории.

Приложение:

1. Задание на разработку документации с учётом двух участков акватории – на 4 л.
2. Акватория и водные подходы. Безопасность мореплавания – на 82 л.
3. Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при перевалке угля с судна на судно – на 27 л.

С уважением,
И.о. генерального директора

И.В.Панькина

Спасский Ярослав Борисович
+7 (921) 313-56-93 spasskiy@taltek.net

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата
-----	------	----------	-------	------

Пояснительная записка

Лист
19

**Приложение 3. Лицензии на осуществление погрузо-разгрузочной деятельности,
применительно к опасным грузам**



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

ЛИЦЕНЗИЯ

Серия **MP-4** № **000698** от **22 апреля 2013 года**

На осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах

Выполняемые работы: работы по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, нефтебазу, бункеровочную базу

Разрешенный класс опасных грузов: **1, 2, 4, 9**

Настоящая лицензия предоставлена

**Обществу с ограниченной ответственностью
"Кандалакшский морской торговый порт"**

ООО "КМТП"

Общество с ограниченной ответственностью "Кандалакшский морской торговый порт"

Основной государственный регистрационный номер о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц или основной государственный регистрационный номер записи о государственной регистрации индивидуального предпринимателя: **1065102009015**

Идентификационный номер налогоплательщика: **5102044207**

Адрес места нахождения и адрес места осуществления лицензируемого вида деятельности: **184042, Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19**

Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, территория Кандалакшского морского торгового порта для объектов, указанных в приложении к настоящей лицензии

Настоящая лицензия предоставлена на срок: **бессрочно**

Настоящая лицензия предоставлена на основании решения лицензирующего органа

от	—	№	—
<small>дата в которой принята</small>			
Настоящая лицензия переоформлена на основании решения лицензирующего органа			
от	22 апреля 2013 года	№	115/П
от	21 июня 2019 года	№	134/П
<small>дата в которой принята</small>			

Настоящая лицензия имеет приложенное приложение, являющееся ее неотъемлемой частью.

Начальник Северного управления
главный государственный инспектор
госморречнадзора



Н.А. Ерегин



№ 000698

350 Формы "ЛПО", г. Москва, д.2257, 2011 г., форма "В"

Инв. № подлп	Взам. инв. №
	Подп. и дата

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Переоформлено на основании приказа
Северного УГМРН Ространснадзора
от 21 июня 2019 г. № 134/П

**Приложение № 4
к лицензии серии МР-4 № 000698 от 22 апреля 2013 г.**

переоформленной ООО «КМТП» на основании приказов Северного УГМРН Ространснадзора от 18 июля 2014 г. № 322/П, от 23 ноября 2016 г. № 484/П на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах

Перечень объектов, используемых при осуществлении лицензируемого вида деятельности:

№ п/п	Название производственного объекта	Адрес (место) нахождения производственного объекта	Основание использования: свидетельство о праве собственности № _____ (договор аренды № _____ от _____ до _____) и срок действия свидетельства о праве плавания под флагом РФ	Выполняемый вид работ в составе лицензируемого вида деятельности	Класс опасных грузов, допущенный к перегрузке на данном производственном объекте
1.	Причал № 1	Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, территория Кандалакшского морского торгового порта	Свидетельство о государственной регистрации права серии 51-АВ № 431061 от 22.04.2014	Работы по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, нефтебазу, бункеровочную базу	1 кл. – 1,4S; 2 кл. – 2.1, 2.2, 2.3; 4 кл.; 9 кл.
2.	Причал № 2	Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, территория Кандалакшского морского торгового порта	Свидетельство о государственной регистрации права серии 51-АВ № 430852 от 18.04.2014	Работы по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, нефтебазу, бункеровочную базу	1 кл. – 1,4S; 2 кл. – 2.1, 2.2, 2.3; 4 кл.; 9 кл.
3.	Причал № 3	Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, территория Кандалакшского морского	Свидетельство о государственной регистрации права серии 51-АВ № 431277 от 05.05.2014	Работы по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое	4 кл.; 9 кл.



Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

21

		торгового порта		транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, нефтебазу, бункеровочную базу	
4.	Причал № 4	Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, территория Кандалакшского морского торгового порта	Свидетельство о государственной регистрации права серии 51-AB № 430772 от 25.04.2014	Работы по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, нефтебазу, бункеровочную базу	4 кл.; 9 кл.
5.	Причал № 9	Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, территория Кандалакшского морского торгового порта	Свидетельство о государственной регистрации права серии 51-AB № 243021 от 10.02.2011	Работы по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, нефтебазу, бункеровочную базу	4 кл.; 9 кл.
6.	Портовая территория	Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, территория Кандалакшского морского торгового порта	Свидетельство о государственной регистрации права серии 51-AB № 425316 от 10.04.2014	Работы по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, нефтебазу, бункеровочную базу	4 кл.; 9 кл.
7.	Здание склада генгрузов	Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, территория Кандалакшского морского	Свидетельство о государственной регистрации права серии 51-AB № 431475 от 22.05.2014	Работы по перегрузке опасных грузов в морских портах с одного транспортного средства на другое	4 кл.; 9 кл.



Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

		торгового порта		транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно и (или) через склад, нефтебазу, бункеровочную базу	
--	--	-----------------	--	--	--

Начальник Северного управления –
главный государственный инспектор
госморречнадзора



Н.А. Ерегин

Инв. № подлп	Подп. и дата	Взам. инв. №

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Лист

23



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
 ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

ЛИЦЕНЗИЯ

Серия ПРА № 5107810 от 20 сентября 2017 г.

На осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности
 применительно к опасным грузам на железнодорожном
 транспорте

Настоящая лицензия предоставлена:
 обществу с ограниченной ответственностью «Кандалакский
 морской торговый порт»

ООО «КМТП»

Основной государственный регистрационный номер записи о государственной
 регистрации юридического лица или индивидуального предпринимателя:
1065102009015

Серия ДА № 097389

© 2010 «Печатный завод» г. Москва 2010 г. тираж 100 экз.

Взам. инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл

Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Пояснительная записка

Идентификационный номер налогоплательщика: **5102044207**

Место нахождения:

184042, Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19

Места осуществления лицензируемого вида деятельности:

**Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, д. 19, железнодорожные пути
необщего пользования № 4, № 5**

Настоящая лицензия предоставлена

бессрочно

На основании решения лицензирующего органа

от **20 сентября 2017 г. № ВБ-909 фс**

Заместитель руководителя Федеральной
службы по надзору в сфере транспорта

С.Г. Васильев


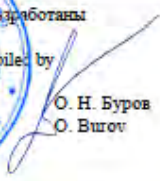


Инв. № подлп	Подп. и дата	Взам. инв. №					
			Лит	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата

Приложение 4. Ситуационный план



Приложение 5. Декларация о транспортных характеристиках и условиях безопасности морской перевозки навалочного груза

Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота ЦНИИМФ		Central Marine Research & Design Institute CNIMF
Российская Национальная признанная организация по безопасности морской транспортировки грузов Russian National Recognized Organization on the Safe Carriage of Cargoes by Sea		
ДЕКЛАРАЦИЯ (ИНФОРМАЦИЯ) о транспортных характеристиках и условиях безопасности морской перевозки навалочного груза DECLARATION (INFORMATION) of the Transportation Characteristics and Conditions for the Safe Shipment of Bulk Cargo		
Настоящая Декларация разработана во исполнение требований: Правил 1.2, 2, 6 и 7 главы VI Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море (МК СОЛАС -74), с поправками; Международного Кодекса морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), поправка 05-19 одобренная Резолюцией MSC.462(101). Выдается грузоперевозчику для информации о конкретных свойствах груза и для принятия необходимых мер по обеспечению безопасности при морской перевозке. The present Declaration is made to comply with the requirements: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Chapter VI, Regulations 1.2, 2, 6, 7 (SOLAS 74) with Amendments; International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code), amendment 05-19 approved by Resolution MSC.462(101). The Declaration provides the cargo carrier with information on peculiar cargo properties and safety measures to be taken during shipment.		
Регистрационный номер АО «ЦНИИМФ» / Reference number of CNIMF ДВС 11.148.12-23/ DBC 11.148.12-23	Срок действия до/ 22 октября 2023/ Expiry date: 22 October, 2023	
 Зарегистрирована в ФАУ "Российский морской регистр судоходства" / Registered in Russian Maritime Register of Shipping Reg.No / Per.No DBC 23.02389.382 от 22.04.2023		
Назменование груза/ cargo name УГОЛЬ, Каменные угли в смеси марок: Т, Д, Г, С, К и отдельно каждая из марок, ГОСТ 25543-2013, ГОСТ 32347-2013 COAL, Grades T, D, G, C, K and mixtures of these coals, GOST 25543-2013, GOST 32347-2013		
Грузопроизводитель / producer: Угледобывающие предприятия РФ Coal Mining Enterprises the RF	Грузоотправитель / Shipper: TRANS CARBO COAL & FIREWOOD TRADING L.L.C	
Идентификация груза согласно МКМПНГ / Cargo identification in accordance with the IMSBC Code:		
Транспортное наименование Bulk Cargo Shipping Name Группа / Group Классификация по химической опасности Classification of cargo with regard to its chemical hazards Аварийные мероприятия Emergency procedures Загрязнитель моря Marine pollutant	УГОЛЬ COAL Группа B (и A) / Group B (and A) ВОН MHB См. Приложение 3 к Декларации Refer to Appendix 3 to this Declaration Нет No	
Характеристики груза, требования и мероприятия по обеспечению безопасного режима перевозки – см. приложение 1 к Декларации (обязательное). Cargo characteristics, safety requirements and measures – Refer to mandatory Appendix 1 to this Declaration. Освидетельствование смеси каменных углей на транспортабельный предел влажности груза при морской перевозке – см. приложение 2 к Декларации Coals Mixtures Transportable Moisture Limit Certificate - Refer to Appendix 2 to this Declaration.		
Обязательный(е) документ(ы) / Mandatory document(s) 1. Сертификат о транспортных характеристиках груза на момент погрузки / Certificate of the Transportation Characteristics of Cargo at the Moment of Loading. 2. Справка об отборе проб груза / Sampling certificate. 3. Прочее (если требуется) / Other (if required)		
Настоящая Декларация и приложения к ней разработаны АО «ЦНИИМФ» This Declaration and the appendices to it are compiled by CNIMF Заместитель генерального директора Deputy Director  О. Н. Буров O. Burov	Представитель АО «ЦНИИМФ» / «CNIMF» representative _____ Фамилия / Name _____ Подпись / Signature	
191015, Россия, г. Санкт-Петербург, ул.Кавалергардская, 6. Тел.: (812) 939 93 38 6, Kavalergarskaya str., Saint-Petersburg, Russia, 191015. Phone: (812) 939 93 38 e-mail: burov.cnimf@yandex.ru		

**ТРЕБОВАНИЯ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОГО РЕЖИМА
ПЕРЕВОЗКИ
SAFETY REQUIREMENTS AND MEASURES**

Идентификация груза согласно МКМППГ / Cargo identification in accordance with the IMSBC Code:

Транспортное наименование Bulk Cargo Shipping Name	УГОЛЬ COAL
Группа Group	Группа В (и А)* Group B (and A)*
Классификация по химической опасности Classification of cargo with regard to its chemical hazards	ВОН MHB
Аварийные мероприятия Emergency procedures	См. Приложение 3 к Декларации Refer to Appendix 3 to this Declaration
Загрязнитель моря Marine pollutant	нет no

* Уголь классифицируется как груз группы А и В, за исключением случаев когда он классифицируется только как груз группы В в результате проведения испытания, как определено соответствующим органом (подраздел 8.1 МКМППГ), или если он имеет следующие размеры частиц:

.1 не более 10% по весу – частицы размером менее 1 мм ($D_{10} > 1 \text{ мм}$); и

.2 не более 50% по весу – частицы размером менее 10 мм ($D_{50} > 10 \text{ мм}$).

Несмотря на вышеуказанное, смесь двух или более типов угля классифицируется как группа А и В, если весь входящий в состав этой смеси уголь не относится только к группе В.

Coal shall be classified as Group A and B unless classified as Group B only by a test determined by the appropriate authority (see subsection 8.1 IMSBC Code) or where it has the following particle size distribution:

.1 not more than 10% by weight of particles less than 1 mm ($D_{10} > 1 \text{ mm}$); and

.2 not more than 50% by weight of particles less than 10 mm ($D_{50} > 10 \text{ mm}$).

Notwithstanding the above, a blend of two or more coals shall be classified as Group A and B unless all original coals in the blend are Group B only.

Груз подлежит переосвидетельствованию на транспортабельный предел влажности каждые шесть месяцев, см. Приложение 2 к Декларации. Без переосвидетельствования Декларация не действительна.

The transportable moisture limit of the cargo should be determined at a six months interval. Refer to Appendix 2 for the relevant information.

**КЛАССИФИКАЦИЯ ГРУЗА В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ V МАРПОЛ 73/78
CARGO CLASSIFICATION IN ACCORDANCE WITH ANNEX V OF THE MARPOL 73/78**

Является вредным для морской среды / harmful to the marine environment

Не является вредным для морской среды / not harmful to the marine environment

ВНЕШНИЙ ВИД ГРУЗА / APPEARANCE

Угольная масса из кусков различных размеров.

A mass of coal lumps of different sizes.

**ГРАНУЛОМЕТРИЧЕСКИЙ СОСТАВ (крупность частиц)/
GRANULOMETRIC COMPOSITION (particle size)**

0 – 50 мм

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗА/ PHYSICAL PROPERTIES

Удельный погрузочный объём, куб.м/т Stowage factor, cub.m./t	Около 1,0-1,2. Уточняется в Сертификате о транспортных характеристиках груза на момент погрузки. About 1,0-1,2. The exact value will be indicated in a certificate of cargo transport characteristics to be issued at the moment of loading.
Коэффициент проницаемости Permeability coefficient	0,25-0,35
Транспортабельный предел влажности по условиям разжижения, % Transportable moisture limit derived from the liquefaction conditions, %:	см. Приложение 2 к Декларации* Refer to Appendix 2 to the Declaration*

*Влажность груза определяется по методике МКМПНГ, т.е. по отношению массы воды к массе образца во влажном состоянии.

Согласно п.4.5.1 МКМПНГ такое освидетельствование на транспортабельный предел влажности следует проводить не реже одного раза в шесть месяцев.

*The moisture content corresponding to this limit was determined on wet mass basis as indicated in the IMSBC Code.

In accordance with subsection 4.4.1 of the IMSBC Code, the test for the transportable moisture limit of the cargo should be conducted at least once every six months.

ХАРАКТЕРИСТИКИ УСТОЙЧИВОСТИ ОТКОСОВ ГРУЗА ПО КОДЕКСУ ИМО/ CARGO SLOPES STABILITY CHARACTERISTICS DETERMINED IN ACCORDANCE WITH THE IMO CODE

Угол естественного откоса по методике МКМПНГ, град. Angle of repose determined by using the IMSBC Code procedure, degrees	—
Классификация груза по наличию сцепления согласно МКМПНГ Classification of cargo in regard to its liability to cohesion	имеет The cargo is liable to cohesion.

Примечание: Угол естественного откоса определяется только для грузов, не имеющих сцепления.

Note: Angle of repose should only be determined for non-cohesive cargoes.

ТРАНСПОРТНЫЕ ОПАСНОСТИ ГРУЗА /TRANSPORT HAZARDS

Согласно МКМПНГ данный груз относится к грузам, обладающим низкой пожарной опасностью. Уголь представляет собой горючее твердое вещество, проявляет склонность к самонагреванию и последующему самовозгоранию.*)

Выделяет метан – воспламеняющийся газ, смесь метана с воздухом при содержании метана 5-16% образует взрывоопасную атмосферу, способную самовоспламениться от открытого пламени, а также электрических искр или искр, возникающих при трении, от спички или зажжённой сигареты. Поскольку метан легче воздуха, он может скапливаться в атмосфере верхней части грузовых или других закрытых помещений. Если непроницаемость закрытий или переборок нарушена, метан может проникнуть в смежные с грузовыми помещениями.*)

Возможно окисление груза, следствием чего является снижение концентрации кислорода и возрастание содержания диоксида углерода в атмосфере загруженного грузового помещения. (см. «Рекомендации по входу в закрытые помещения на судах», ИМО.).

При повышении температуры груза в пределах 50 град. С. и выше возможно интенсивное образование оксида углерода. Оксид углерода - газ, не имеющий запаха, немного легче воздуха, имеет пределы воспламенения в воздухе при его содержании в атмосфере 12 - 75% по объёму. Газ токсичен при вдыхании и обладает способностью воздействовать на содержание гемоглобина в крови с интенсивностью, превышающей интенсивность воздействия кислорода в 200 раз. При нормальных условиях в присутствии других веществ и факторов токсичных соединений в воздушной среде воздуха не образует.

Может вызывать коррозию металлических конструкций корпуса судна, вступая в реакцию с водой с образованием кислот, поэтому необходимо проводить регулярный контроль величины водородного показателя (рН) содержимого льял грузового помещения.

При реакции с водой могут образовываться воспламеняющиеся и токсичные газы, включая водород. Водород не имеет запаха, значительно легче воздуха, пределы воспламеняемости при его содержании в воздухе от 4% до 75% по объёму.

Груз пылящий, угольная пыль взрывоопасна. Концентрационный предел взрывоёмкости (КПВ) составляет 130-150 г/м.куб.

Груз может разжигаться при перевозке с влажностью, превышающим его транспортабельный предел влажности (ПТВ).

По степени воздействия на организм человека груз относится к опасным веществам 4 класса опасности по ГОСТ 12.1.007. Угольная пыль вызывает кожные заболевания, действует на слизистые оболочки глаз и органы дыхания, может аккумулироваться в легких человека.

Не допускается совместная перевозка угля в одном грузовом помещении с грузами, боящимися запыления. Размещать "отдельно от" веществ классов 1 (подкл.1.4), 2, 3, 4 и 5 в упаковке (см. МКМПОГ), а также "отдельно от" навалочных грузов классов 4 и 5.1.

Размещать грузы в упаковке класса 5.1 или навалочные грузы класса 5.1 над или под грузом угля запрещается. Необходимо "продольное разделение через один промежуточный отсек или трюм" от грузов класса 1, за исключением грузов подкласса 1.4.

*) Данные о самонагревании и самовозгорании угля, а также о возможной склонности к выделению метана должны быть приведены в Сертификате о транспортных характеристиках на момент погрузки груза.

In accordance with the IMSBC Code, the cargo has a low fire risk.

The cargo is a natural, solid, combustible material which is liable to spontaneous heating and ignition. *

The cargo emits methane, a methane/air mixture containing 5-16% methane may constitute an explosive atmosphere which can be ignited by sparks or naked flame. As methane is lighter than air, it may accumulate in the upper region of the cargo space or other enclosed spaces. Hatch covers and bulkheads should prevent methane from permeating the adjacent spaces.*

The cargo may be subject to oxidation causing a depletion of oxygen and emission of carbon dioxide in the cargo space atmosphere (refer to "Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships", IMO).

At a temperature above 50degrees Centigrade, the cargo may produce carbon monoxide and carbon dioxide. Carbon monoxide is an odourless gas, slightly lighter than air, and has flammable limits in air of 12% to 75% by volume. It is toxic by inhalation with an affinity for blood hemoglobin over 200 times that of oxygen. Under normal conditions of transportation, the cargo produces no toxic mixtures with air.

The cargo possesses a corrosion hazard. The pH value of bilge samples should be checked at regular intervals.

Flammable and toxic gases, including hydrogen, may be produced in contact with water. Hydrogen is an odourless gas which is lighter than air and has flammable limits in air of 4% to 75% by volume.

The cargo forms dust, it may constitute an explosive hazard. The explosive range of the cargo dust amounts to 130-150 g/cub.m.

Due consideration shall be given to moisture migration and formation of dangerous wet base when blended coals are loaded.

The cargo possesses a 4th class health hazard in accordance with State Standard 12.1.007. Coal dust may give rise to irritation of skin, mucous membranes and it may accumulate in lungs.

A cargo of coal and cargoes which may be affected through dust formation should not be carried in the same cargo space. A cargo of coal should be separated from materials of classes 1(subclass 1.4), 2,3,4, and 5 in packaged form, and from classes 4 and 5.1 solid cargoes intended for carriage in bulk. Stowage of class 5.1 materials above or below the cargo pile is prohibited. Separated longitudinally by an intervening complete compartment or hold from class 1 cargoes other than subclass 1.4 cargoes.

* Liability of the cargo to self-heating, combustion and methane emission should be stated in the certificate (see above).Stowage of class 5.1 materials above or below the cargo pile is prohibited.

ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ/ THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Общие мероприятия в соответствии с требованиями Приложения V МАРПОЛ 73/78.

Груз не является загрязнителем (см. 2.10 МК МПОГ) моря и не содержит синтетические полимеры, резину и пластик.

The requirements of Annex V of the MARPOL should be met.

The cargo is not classified as a marine pollutant (see 2.10 IMDG Code) and doesn't contain of synthetic polymers, rubber and plastics.

ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ СУДА/ REQUIREMENTS FOR THE SHIP'S STRUCTURE AND EQUIPMENT

Общие мероприятия согласно раздела 2.2 МКМПНГ.

Суда, предназначенные для перевозки угля должны иметь, выданные Российским морским Регистром судоходства или иным классификационным обществом, следующие документы:

1. «Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочного груза».
2. Дополнение к «Свидетельству о пригодности судна для перевозки навалочного груза» для подтверждения пригодности судна для перевозки химически опасных навалочных грузов.

Дополнение составляется для подтверждения соответствия конструкции и оборудования судна требованиям безопасности для грузов группы В, в том числе классифицируемых как грузы ВОН. Дополнение выдается на 5 лет с ежегодным подтверждением Перечня химически опасных навалочных грузов.

Конструкции, ограждающие грузовые помещения, в которых перевозится данный груз, должны быть огнестойкими и непроницаемыми для жидкостей. Кроме того эти конструкции и проходы трубопроводов, расположенных в грузовых помещениях, должны быть герметичны для предотвращения утечки взрывоопасных и ядовитых газов в смежные помещения. Если это условие не соблюдено, в смежных помещениях должно быть обеспечено повышенное давление воздуха, предотвращающее попадание газов.

Наличия переборки типа А60 между грузовым отсеком и машинным отделением не требуется.

Закрытие грузовых люков должно иметь привод, обеспечивающий плавное и безударное движение крышек и всех деталей люковых закрытий.

Обшивка трубопроводов, проходящих через загруженные грузовые помещения, в случае её нагревания свыше 50 град.С должна быть изолирована от груза теплозащитными матами.

В грузовых и смежных с ними помещениях электрические кабели и другое электрооборудование должны быть исправны, выполнены во взрывобезопасном исполнении или должным образом изолированы согласно требованиям Правил классификации и постройки морских судов Регистра (ч. XI) или иных классификационных обществ. Электрооборудование обычного исполнения должно полностью отключено от сети путем снятия специальных разъединителей.

Требуется поверхностная вентиляция, которая должна обеспечивать удаление газов из верхней части грузовых помещений. На судне достаточно иметь естественную поверхностную вентиляцию. При наличии механической вентиляции и ее использовании должны быть соблюдены противопожарные требования к ней согласно ч.IX Правил Регистра. Вентиляционные каналы должны быть газонепроницаемыми и не соединяться с каналами других помещений.

Дымходы котлов и камбузов, а также газо-выпускные трубопроводы главных и вспомогательных двигателей должны быть оборудованы искрогасителями, иначе при погрузке угля работа этих агрегатов допускается в режиме, исключающем появление искр на выпуске.

Из-за возможной коррозии при постоянных перевозках углей следить за состоянием корпуса судна.

В верхних частях грузовых и смежных помещений должна быть предусмотрена возможность отбора проб воздуха без посещения этих помещений в соответствии с методикой МКМПНГ.

Рекомендуется предусмотреть средства для измерения температуры угля, чтобы контролировать его температуру во время погрузки и в рейсе. Для измерения температуры груза достаточно применения штатных датчиков, если такие имеются на судне. Если есть возможность рекомендуется обеспечить судно устройствами для дистанционного измерения температуры груза в диапазоне измерений 0-100 град. С.

На судне должны быть комплекты средств индивидуальной защиты и автономные дыхательные аппараты, требуемые правилом П-2/10.10 МК СОЛАС.

Пользоваться дыхательными аппаратами должен только персонал, имеющий соответствующую подготовку (См «Рекомендации по входу в закрытые помещения на судах», ИМО.).

На судне должны быть газоанализаторы для контроля атмосферы грузовых помещений на содержание в ней кислорода, метана, оксида углерода, а также прибор для систематического измерения рН. Необходимо предусмотреть возможность проведения измерений без необходимости входа в грузовые помещения. Эти приборы должны проходить регулярное обслуживание и проверку в соответствии с инструкциями производителя. Судовой персонал должен пройти соответствующую подготовку по пользованию такими приборами.

The requirements of subsection 2.2 of the IMSBC Code should be met.

The ships carrying coal should have on board a Certificate of fitness of ship for the carriage of bulk cargoes with Supplement of fitness of ship for the carriage of dangerous bulk cargoes, issued by the Russian Maritime Register of Shipping or another classification society. The certificate of compliance of the ship with the requirements

of SOLAS-74 regulation 2/II-19 need not be provided, as this regulation does not apply to ships with MHB cargoes, including coal, on board.

The boundaries of the cargo spaces where the cargo is carried should be resistant to fire and liquids. The boundaries of the cargo spaces, as well as the pipelines leading through them, should prevent leakage of explosive and toxic gases into adjacent spaces. If this requirement cannot be met, an excessive air pressure should be provided to prevent penetration of these gases into the spaces.

The insulation of the bulkhead between the cargo space and the engine-room to class A-60 standard is not required.

The hatch covers closures should be driven in such a way as to ensure smooth and free motion of the covers and their components.

The casings of pipelines leading through the cargo spaces should be sealed. The pipelines heated to more than 50 degrees C. Should be protected against contact with the cargo by heat-resistant mats.

Electric cables and components situated in cargo spaces and adjacent spaces should be free from defects and safe for use in an explosive atmosphere, or be properly insulated (in accordance with the rules of the Register of Shipping of Russia or other classification societies). Electrical equipment of conventional type should be entirely switched off by removing special disconnectors.

Surface ventilation should be provided to remove gases from the upper region of the cargo spaces. Natural surface ventilation, if it is provided aboard the ship, may be adequate for this purpose. Mechanical ventilation system, if fitted, should be provided with a fire resistant protection in accordance with appropriate rules of classification societies. Vent ducts leading to the cargo spaces should be gas-proof and they should be isolated from the ducts leading to adjacent spaces.

Chimneys of boilers and galleys, as well as gas releasing pipelines of the main and auxiliary engines should be equipped with spark-arresting screens. Alternatively, care should be taken that no sparks are formed at the pipe ends during loading of coal.

Checks of the ship's structures condition should be carried out, taking into account that continuous carriage of the cargo may have detrimental corrosion effects on the structure.

Remote sampling of gases to be undertaken in the upper part of the atmosphere of cargo spaces and adjacent areas should be performed in accordance with IMSBC Code.

It is recommended that means be provided for measuring the temperature of the cargo in the range 0°C to 100°C. Such means should enable the temperature of the coal to be measured while being loaded and during voyage without requiring entry into the cargo space.

Sets of protective clothing and equipment, as well as two sets of self-contained breathing apparatus should be available on board the ship according to the requirements of SOLAS-74 regulation 2/10.10.

Gas analyzers for measurement of content of oxygen, methane, carbon monoxide should be available aboard the ship. A device for measurements of pH value should also be provided. Arrangements should be made to ensure that these measurements will be made without entering the cargo spaces.

The instruments should be calibrated and they should be in good working order. The personnel should be trained in the instruments use.

ТРЕБОВАНИЯ К ГРУЗОВОМУ ПЛАНУ/ REQUIREMENTS FOR CARGO PLAN

На судне должна быть одобренная Администрацией Информация об остойчивости, содержащая исчерпывающую информацию об остойчивости судна и типовые планы его загрузки навалочными грузами, имеющими диапазон изменения УПО 1,0-1,2 м³/т. Кроме того для предотвращения возможного перенапряжения судовых конструкций судно должно иметь буклет, который должен содержать, как минимум, тот объем данных по судну, который регламентирован требованиями правила 7 главы VI МК СОЛАС.

Допускается размещать груз в трюмах и твиндеках.

Минимальная допустимая высота слоя груза у бортов не менее 0,1 ширины грузового помещения, но в любом случае не менее 1,5 м.

Approved by the Administration the stability information booklet, containing a description of typical conditions of loading the ship with bulk cargoes stowage factors of which vary within range 1,0 – 1,2 m³/t. To prevent excessive stresses in the ship's structure the ship shall be provided with the booklet, containing the information, required by regulation 7, Chapter VI of the SOLAS-74.

The cargo may be stowed in holds and tweendecks.

To prevent shift of the cargo pile across the bottom of the cargo space, measures should be taken to ensure that the height of the cargo layer at the space sides will at least equal to 0.1 of the cargo space breadth but in any case the cargo layer at the ship's sides will be not less 1,5 m.

ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПОГРУЗКЕ/ REQUIREMENTS TO BE FOLLOWED TO ENSURE SAFETY OF CARGO HANDLING

К погрузке на судно допускается груз, на который представлен Сертификат о характеристиках груза на момент погрузки с указанием: УПО, наличия сцепления, процентного содержания в массе груза частиц размером менее 1 мм и 10 мм, склонности к выделению метана и самонагреванию, фактической влажности, а также транспортабельного предела влажности и температуры угля.

Определение транспортных характеристик груза на момент погрузки, определение транспортабельного предела влажности, отнесение партии груза к группам «А» и «В» или группе «В» выполняется признанной Российским морским регистром судоходства компанией. Данные величины должны указываться в «Сертификате о характеристиках груза на момент погрузки», который должен быть заверен Российским морским регистром судоходства.

Не допускается засорение предъявленного к перевозке груза легковоспламеняющимися или горючими материалами.

Рекомендуется в процессе погрузки осуществлять визуальный контроль за возможным началом процесса самонагревания груза в массе штабеля, о чем могут свидетельствовать парение и неравномерное высыхание влаги на поверхности штабеля после дождя, образование проталин на отдельных участках штабеля.

Регулярно проводить замеры температуры груза в штабеле. При повышении температуры груза погрузка его на судно приостанавливается до окончания процесса самонагревания.

Все предназначенные к погрузке грузовые помещения и льдильные колодцы должны быть чистыми, сухими. До начала погрузки следует удалить мусор и остатки предыдущего груза, в том числе подстилочный материал, включая съёмные трюмные рыбьины. Закрыть решетки колодцев в двойном дне брезентом.

Не размещать груз вблизи горячих поверхностей, температура которых может превысить в рейсе 45 град.С.

Не разрешается курить и применять открытые источники пламени в районах перемещения груза и в примыкающих к ним помещениях; кроме того, на заметных местах должны быть вывешены соответствующие предупредительные надписи. В районе грузовых помещений или других примыкающих помещениях, не разрешается проводить обжиг, резку, строгание, сварку или другие работы, связанные с применением любых источников воспламенения, если только эти помещения не были должным образом провентилированы, а измерения содержания в них метана не подтвердили безопасность проведения таких работ.

Перед отходом судна капитан должен убедиться, что поверхность загруженного груза разровнена, а кожухи, ведущие в грузовое помещение загерметизированы, а грузоотправитель должен убедиться, что терминал оказал судну необходимую помощь.

При проведении погрузки груза в грузовое помещение рекомендуется избегать сегрегации крупных кусков угля от мелких, т.к. это может привести к образованию внутри штабеля поверхностей раздела между крупными и мелкими фракциями угля, что будет способствовать его самонагреванию.

Если выявлена вероятность реального самонагревания груза или в атмосфере грузового помещения обнаружено повышенное содержание оксида углерода, то следует принять следующие меры предосторожности:

- крышки люков каждого грузового помещения сразу после завершения его загрузки следует закрыть. Рекомендуется дополнительно загерметизировать крышки люков изоляционной лентой. Поверхностная вентиляция должна быть ограничена минимальным временем, необходимым для удаления метана, который мог скопиться в грузовом помещении. Принудительная вентиляция не должна применяться. Ни в коем случае воздух не должен направляться внутрь штабеля, чтобы не провоцировать его самонагревание;

- измерения концентрации оксида углерода следует проводить через регулярные промежутки времени, исходя из требований компетентного органа;

- если во время погрузки, когда крышки люков открыты, температура груза превышает 55 град. С, то следует получить квалифицированную консультацию.

Независимо от требований раздела 5 МКМПНГ по штивке поверхности груза необходимо, насколько это возможно, стремиться к ее полному выравниванию в пределах грузового помещения для того, чтобы можно было предотвратить образование газовых карманов и проникновение воздуха внутрь штабеля.

Чтобы фактическая влажность груза, склонного к разжижению, не превысила его транспортальный предел влажности за счёт дополнительного увлажнения в случае сильного выпадения осадков, крышки люков следует закрыть, если эти величины достаточно близки друг к другу. В дальнейшем после прекращения осадков следует повторно определить фактическую влажность груза, если она мало отличалась от транспортного предела влажности.

Во время погрузки и во время рейса влагосодержание груза должно быть ниже ПТВ.

Груз может обрабатываться во время атмосферных осадков при соблюдении условий, указанных в процедурах, требуемых в пункте 4.3.3 МКМПИГ.

Loading should only commence after the certificate stating the following characteristics of the cargo has been provided: stowage factor; cohesive properties; content of less than 1 and 10 mm particles; liability to self-heating and methane emission; moisture content; transportable moisture limit if the cargo; temperature.

Determination of the transportation characteristics of the cargo at the moment of loading, determination of transportable moisture limit, classification of consignments in groups A and B or in group B only must be performed by organizations, which are recognized by Russian Maritime Register of Shipping. The above listed values must be determined in Certificate of cargo transport characteristics at the time of loading, which must be verified by Russian Maritime Register of Shipping.

The cargo should be rejected if it contains ignitable or combustible materials.

It is recommended that visual inspections of the cargo condition be made in the process of loading in order to detect opportunely the initial moment of the cargo self-heating. Steaming, uneven drying of the cargo stockpile surface after raining, formation of thawed patches on certain areas of the cargo stockpile will indicate that self-heating has been initiated.

Regular checks of the cargo temperature within the cargo body should be carried out. If the cargo temperature exceeds the specified value, loading of the cargo should cease until the temperature has been restored to the normal value.

The cargo spaces intended for loading and bilge wells should be clean and dry. Any residue of waste material and previous cargo should be removed, including cargo battens, before loading. Wire mesh guards fitted on double bottom wells should be covered with two layers of tarpaulin.

The cargo should not be stowed close to hot surfaces whose temperature may exceed 45 degrees C. during the voyage.

Smoking and the use of naked flames should not be permitted in the cargo areas and adjacent spaces, and appropriate warning notices should be posted in conspicuous places. Burning, cutting, chipping, welding or other sources of ignition should not be permitted in the vicinity of cargo spaces or in adjacent spaces, unless the space has been properly ventilated and the methane gas measurements indicate that it is safe to do so.

Prior to departure, the master should be satisfied that the surface of the material has been trimmed reasonably level to the boundaries of the cargo space to avoid the formation of gas pockets and to prevent air from permeating the body of the coal. Casings leading into the cargo space should be adequately sealed. The shipper should ensure that the master receives the necessary co-operation from the loading terminal.

The cargo should be loaded with care to prevent fragmentation of the cargo and self-heating of interfaces between large and small fractions.

If the cargo is likely to self-heat or analysis of the atmosphere in the cargo space indicates an increasing concentration of carbon monoxide, then the following additional precautions should be taken:

The hatches should be closed immediately after completion of loading in each cargo space. The hatch covers can also be additionally sealed with a suitable sealing tape. Surface ventilation should be limited to the absolute minimum time necessary to remove methane which may have accumulated. Forced ventilation should not be used. On no account should air be directed into the body of the coal as air could promote self-heating.

When required by the competent authority, the carbon monoxide concentration should be measured at regular intervals.

If at the time of loading, when the hatches are open, the temperature of the coal exceeds 55°C, expert advice should be obtained.

Irrespective of the requirements for trimming set forth in subsection 5 of the IMSBC Code, the cargo surface should be entirely level, if possible, to avoid formation of gas pockets and to prevent air from permeating the body of the cargo. The cargo surface should be leveled to the boundaries of the cargo space to avoid formation of gas pockets and to prevent air from permeating the body of the cargo.

During heavy precipitation, loading should be suspended and the hatch covers closed if the moisture content of the cargo is sufficiently close to the TML. Further, upon completion of precipitation, the moisture content should be measured again if it is close to the TML.

The moisture content of the cargo shall be kept less than its TML during loading operations and the voyage.
The cargo may be handled during precipitation under the conditions stated in the procedures required in paragraph 4.3.3 IMSBC Code.

МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ С ГРУЗОМ/ REQUIREMENTS FOR CARGO OPERATIONS

Соблюдение общих требований при перевозке навалочных грузов, изложенных в п.п.3.1-3.3 МКМПНГ.

В каждом грузовом помещении необходимо регулярно проводить контроль содержания в атмосфере над поверхностью груза метана и оксида углерода. Подробные методические указания по проведению такого контроля представлены в МКМПНГ.

В загруженных утлём грузовых помещениях должна проводиться поверхностное вентилирование штабеля груза в течение первых 24 часов после отхода из порта погрузки. В течение этого периода состав атмосферы в каждом трюме следует проверить один раз при взятии пробы из одной точки.

В дальнейшем поверхностное вентилирование груза должно проводиться только в течение того минимума времени, которое необходимо для удаления возможного скопления метана.

Результаты измерений следует регистрировать. В качестве предупредительной меры при проведении измерений в неветилируемых грузовых помещениях достаточно одного измерения в день. Если же уровень содержания оксида углерода достигнет 30 миллионов долей, то частоту измерений следует повысить до 2-х раз в день с соответствующими интервалами. Повышение уровня содержания оксида углерода до 50 миллионов долей свидетельствует о развитии процесса самонагревания груза и об этом следует сообщить владельцам судна.

Если присутствие метана в атмосфере грузового помещения требует оставлять вентиляторы в открытом положении, то применяется следующая процедура обнаружения процесса самонагревания. Перед выполнением измерений вентиляторы должны быть закрыты на определённый период, который предпочтительно должен составлять не менее 4-х часов. Независимо от того какой период времени выбран время ежедневного закрытия вентиляторов должно быть постоянным. Если в течение трёх последующих дней наблюдается повышение содержания оксида углерода или в один из этих дней его содержание превысит 50 миллионов долей об этом следует уведомить собственников судна.

Если контроль показателя рН показывает, что существует коррозионная опасность, то в течение рейса следует обеспечить условия при которых льда оставались сухими.

Вход в закрытые помещения разрешается только в исключительных случаях с соблюдением «Рекомендаций по входу в закрытые помещения на судах», см. «Рекомендации по входу в закрытые помещения на судах». ИМО.

Вход в закрытые загруженные грузовые помещения разрешается только после предварительного определения концентрации кислорода (предельный допустимый уровень ПДУ кислорода 21% об.), метана (предельно допустимая концентрация ПДК при работе с грузом 300 мг/м.куб или 0.75% об.), оксида углерода (ПДК = 20 мг/м.куб) и в автономных дыхательных аппаратах.

Контроль рекомендуется выполнять с помощью приборов, имеющих соответствующие пределы измерений.

Работы в грузовых помещениях могут проводиться только после их предварительного вентилирования в течение не менее 2-х часов при открытых крышках люков. Во время проведения работ крышки люков должны быть полностью открыты. Пылесодержание при работе с грузом должно быть менее 10 мг/м.куб.

Во время загрузки следует обратить внимание на признаки, свидетельствующие об образовании в массе груза «разогретых пятен». Если такие пятна обнаружатся, то необходимо охладить разогревшийся груз тонкораспыленной водой и немедленно удалить очаг самонагревания для предотвращения распространения разогрева. Разогревшийся утль следует удалить на причал, отделив его от остального груза.

При работе с грузом применять средства индивидуальной защиты: противопылевые респираторы, рабочий костюм; защитные очки; рукавицы; рабочие ботинки или сапоги.

Перед выходом в рейс необходимо убедиться в том, что выделяемые утлём газы не аккумуляровались в закрытых помещениях, смежных с грузовыми.

Для обеспечения пожаровзрывобезопасности при перевозке концентрация метана не должна превышать НПВ=1,25%об. Особенно важно провести исследование атмосферы до того, как будут включены источники питания находящегося в трюме оборудования.

Необходимо произвести контроль содержания газов перед открытием крышек люков или других устройств, в том числе перед разгрузкой. Крышки люков или других устройств открывать осторожно, чтобы избежать искробразования.

Быстрый и устойчивый рост уровня содержания оксида углерода в атмосфере загруженного грузового помещения, сопровождающийся повышением температуры груза свидетельствуют о возможности развития пожароопасной ситуации. В этом случае необходимо соблюдать Аварийные мероприятия, изложенные в Приложении 3 к настоящей Декларации, а также принять следующие меры:

- если очаг самонагревания находится близко к поверхности, перештивать груз. Разогревшиеся очаги груза выгрузить на причал, палубу или за борт;

- если расположение очага самонагревания не известно, грузовые помещения полностью закрыть, прекратить всякое вентилирование и подать в трюм углекислоту или другой инертный разбавитель.

В случае загорания - тушение воздушно-механической высокократной пеной или углекислотой, у причала тушение тонкораспыленной водой со смачивателем, песком и т.д. После тушения штабеля на причале необходимо полностью разгрести штабель для охлаждения угля.

В рейсе воду для охлаждения груза или тушения пожара не применять. Ее можно использовать только для охлаждения ограничительных конструкций аварийного грузового помещения. Рассмотреть возможность следования к ближайшему порту-убежищу и/или получения квалифицированной помощи.

Для точной оценки возникшей ситуации необходимо получить, по крайней мере, следующую информацию:

(a) обозначение задействованных трюмов; результаты мониторинга, включая концентрации оксида углерода, метана и кислорода;

(b) по возможности, данные о температуре угля, месте проведения измерения и используемом при этом методе;

(c) время отбора проб газа (режим мониторинга);

(d) время открытия/закрытия вентиляторов;

(e) количество угля в задействованном (ных) трюме(ах);

(f) марка угля согласно Декларации о грузе и любые специальные меры предосторожности, предусмотренные в этой Декларации.

(g) дата погрузки и предполагаемое время прибытия в порт выгрузки (который должен быть указан);

(h) замечания или наблюдения капитана судна.

The general requirements of subsections 3.1-3.3 of the IMSBC Code should be met.

The cargo space atmosphere above the cargo should regularly be monitored for the presence of methane and carbon monoxide. The measurement results should be registered. Details of gas monitoring procedures are given in IMSBC Code. The cargo should be surface ventilated for the first 24 hours after departure from the loading port. During this period, one measurement should be taken from one sample point per hold. Further ventilation should be provided until methane, which may have accumulated, is removed from the hold.

Under normal conditions one measurement per day is sufficient as a precautionary measure for unventilated holds. However, if carbon monoxide levels are higher than 30ppm then the frequency should be increased to at least twice a day at suitably spaced intervals. If the carbon monoxide level in any hold reaches 50 ppm a self-heating condition may be developing and the owners of the vessel should be notified. If the presence of methane in ventilated holds is such that the ventilators are required to remain open, then a different procedure should be applied to enable the onset of any incipient self-heating to be detected. To obtain meaningful data, the ventilators should be closed for a period before the measurements are taken. This period may be chosen to suit the operational requirements of the vessel, but it is recommended that it is not less than four hours. It is vital in the interests of data interpretation that the shutdown time is constant whichever time period is selected. These measurements should be taken on a daily basis. If carbon monoxide results exhibit a steady rise over three consecutive days, or exceed 50 ppm on any day, the owners of the vessel should be notified.

If the pH value indicates the presence of a corrosion hazard, measures should be taken to keep the bilges dry.

Entry into enclosed spaces should be made only in emergency and in accordance with the recommendations given in "Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships", IMO.

Safe entry into an enclosed space loaded with the cargo can be ensured by testing its atmosphere for oxygen (the threshold limit value of oxygen is taken as 21% by volume), methane (the threshold limit value for methane is taken as 300 mg/cub.m or 0.75% by volume), and carbon monoxide (the threshold limit value for carbon monoxide is taken as 20 mg/ cub.m) should be made. Instruments capable of measurements in the appropriate ranges should be available. Entry into such spaces should be made by personnel wearing self-contained breathing apparatus. The tests should be made by using instruments capable of measurements within appropriate ranges.

Cargo spaces operations should commence after these spaces have preliminary been ventilated for at least two hours with the hatch covers completely open. Throughout such operations the hatch covers should be kept completely open.

The threshold limit value for the cargo dust is taken as 10 mg/cub.m.

During discharging, checks should be made for the presence of "spots" indicating that heating of the cargo is initiated. If such 'spots' are revealed, the cargo surface should be cooled down by spraying water and the hot part of the cargo body should be discharged onto the berth away from other cargoes.

Cargo operations should be performed by personnel wearing the following protective clothing and equipment: dust-fighting respirators, suits, gloves, goggles and boots.

Before the voyage, measures should be taken to ensure that the gases emitted by the cargo have not accumulated in the adjacent enclosed cargo spaces.

The concentration of methane should not be above the lower flammability limit which is taken as 1.25 % by volume.

Tests for gases content in the hold atmosphere should be carried out prior to energizing equipment within the hold. Such tests should be performed before opening the hatch covers or other access means, as well as prior to discharge. The hatches or other access means should be open with care and in such a way as to avoid formation of sparks.

A rapid and steady increase in carbon monoxide content or temperature of the cargo may lead to developing of fire situation. In this case, the emergency procedures specified in Appendix 3 to this Declaration should be taken in addition to the measures specified as follows:

- if the heated part of the cargo is located close to the cargo surface, the cargo should be trimmed again. The heated parts of the cargo body should be unloaded onto the berth, deck or overboard;
- if location of the heating source is unknown, the cargo spaces should be closed and ventilation cease, and carbonic acid or any other inert diluent should be supplied.

If the cargo has ignited, the fire should be smothered by using a high expansion foam or carbonic acid. Fire fighting at berth should be performed by means of a compact spray of water, sand etc. After the fire has been extinguished, the stockpile should be raked aside to ensure that it will cool down.

Water should not be used for cooling the cargo or fire fighting at sea. It may only be used for cooling the boundaries of the cargo space in fire. Making for the nearest port of refuge and seeking an expert advice should be considered.

The following requirements of the COAL schedule of the IMO Code should be met:

The most comprehensive record of measurements will always be the log used to record daily results. The coal cargo monitoring log for the voyage should be faxed, or the appropriate content should be telexed to the vessel's owners.

The following minimum information is essential if an accurate assessment of the situation is to be achieved:

- (a) identity of the holds involved;
 - (b) monitoring results covering carbon monoxide, methane and oxygen concentrations, if available, temperature of coal, location and method used to obtain results;
 - (c) time gas samples taken (monitoring routine);
 - (d) time ventilators opened/closed;
 - (e) quantity of coal in hold(s) involved;
 - (f) grades of coal as per shipper's declaration, and any special precautions indicated on the declaration;
 - (g) date loaded, and ETA at intended discharge port (which should be specified);
- comments or observations from the ship's Master.

Если при перевозках груза обнаружались свойства или обстоятельства, непредусмотренные настоящей Декларацией, судовладелец обязан поставить в известность грузоотправителя для внесения изменений или дополнений в нее на основании опыта перевозок.

При внесении изменений или дополнений в ГОСТ (ТУ) грузоотправитель должен поставить в известность разработчика Декларации.

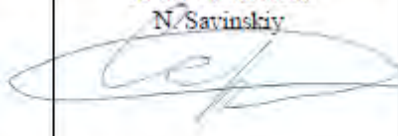

The ship owner should inform the shipper about unforeseen circumstances connected with the cargo carriage, so that the information provided in the Declaration can be reviewed in the light of transport experience.

The cargo manufacturer inform the maker of the Declaration about any changes in the standards or specifications applied.

Освидетельствование каменных углей на транспортабельный предел влажности при морской перевозке

**Coal Transportable Moisture Limit Certificate
(Coal)**

Выдано на основании исследований образца груза по методике "Международного Кодекса морской перевозки навалочных грузов" согласно требованиям п.4.5.1 раздела 4 МКМПНГ.
This is to confirm that the cargo sampling testing have been carried out in accordance with subsection 4.5.1 of the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code.

Дата Date of test	Значение, % Transportable moisture limit, %	Подпись лица проводившего Испытания Signature of person carrying out tests	Зав. лабораторией НГ Head of laboratory of bulk cargoes
21 апреля 2023 г. 21 April, 2023	16,50	Н. М. Савинский N. Savinskiy 	Буров О. Н. O. Buron 

**ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ
EMERGENCY PROCEDURES**

**СПЕЦИАЛЬНОЕ АВАРИЙНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НА СУДНЕ
SPECIAL EMERGENCY EQUIPMENT TO BE CARRIED**

Нет

**ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ
EMERGENCY PROCEDURES**

Нет

Nil

**ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ МЕРЫ НА СЛУЧАЙ ПОЖАРА
EMERGENCY ACTION IN THE EVENT OF FIRE**

Задрать люки. Прекращение доступа воздуха может оказаться достаточно эффективной мерой для тушения пожара. Воду не использовать. Обратиться к специалистам за рекомендациями и рассмотреть вопрос о направлении к ближайшему порту.
Batten down. Exclusion of air may be sufficient to control the fire. Do not use water. Seek expert advice and consider heading to the nearest port.

**ПЕРВАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ
MEDICAL FIRST AID**

См. Руководство по мерам первой медицинской помощи (РПМП) с поправками.
Refer to the Medical First Aid Guide (MFAG), as amended.

ПРИМЕЧАНИЕ

От использования углекислого или иного инертного газа, если имеется в наличии система газотушения, следует воздержаться до тех пор, пока пожар не станет очевидным.

REMARKS

The use of CO2 or inert gas, if available, should be withheld until fire is apparent.

**Приложение 6. Письмо Капитана морского порта Кандалакша и
Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической
безопасности при перевалке угля с судно на судно**



МИНТРАНС РОССИИ
РОСМОРРЕЧФЛОТ
ФИЛИАЛ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
«АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ
ЗАПАДНОЙ АРКТИКИ»
В МОРСКОМ ПОРТУ КАНДАЛАКША
(Филиал ФГБУ «АМП ЗАПАДНОЙ АРКТИКИ»
в морском порту Кандалакша)

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА КАНДАЛАКША

ул. Морская 23, г. Кандалакша,
Мурманская область, 184042, Россия
тел./факс (81533) 9-48-86,

E-mail: kf@kandalaksha.mapm.ru, <http://www.mapm.ru>
ОКПО 76977097, ОГРН 1025100841435,
ИНН/КПП 5190800121/510203001

от 09.11.2023 № 584
на № _____ от _____

И.о. генерального директора
ООО "Кандалакшский морской
торговый порт"

И.В. Панькиной

Уважаемая Ирина Валерьевна!

На Ваше письмо от 07.11.2023 г. № 4/1357 сообщаю, что «Технологическая схема обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности при перевалке угля с судна на судно» согласовывается в пределах полномочий капитана морского порта.

Перегрузка грузов с судна на судно, при стоянке одного из судов на судовом якоре, на участке № 1 с координатами:

№ 1 - 66°53'42" северной широты и 032°50'46,00" восточной долготы;

№ 2 - 66°54'18" северной широты и 032°50'46,00" восточной долготы;

№ 3 - 66°54'18" северной широты и 032°49'14,00" восточной долготы;

№ 4 - 66°53'42" северной широты и 032°49'14,00" восточной долготы

возможна после внесения изменений в Обязательные постановления в морском порту Витино, утвержденных Приказом Минтранса РФ от 27 февраля 2012 г. N 50.

Перегрузка грузов с судна на судно, при стоянке одного из судов на судовом якоре, на участке № 2 с координатами:

№ 1: 67° 01' 52.2" северной широты 32° 44' 03.9" восточной долготы;

№ 2: 67° 01' 01.7" северной широты 32° 46' 00.4" восточной долготы;

№ 3: 67° 00' 39.1" северной широты 32° 44' 55.7" восточной долготы;

№ 4: 67° 01' 29.5" северной широты 32° 42' 59.4" восточной долготы

возможна после включения участка № 2 в границы территории морского порта Кандалакша и внесения изменений в Обязательные постановления в морском порту Кандалакша, утвержденных приказом Минтранса РФ от 07 ноября 2013 г. N 345.

С уважением,

Капитан морского порта Кандалакша

В.В. Бородачев

ООО «КАНДАЛАКШСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

МОРСКОЙ ПОРТ КАНДАЛАКША

**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА И
ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ПРИ ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ С СУДНА НА СУДНО**

Кандалакша

2023 г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. СВЕДЕНИЯ ОБ ОПЕРАТОРЕ (АДРЕСА И ТЕЛЕФОНЫ, ДАННЫЕ ОБ ОТВЕТСТВЕННЫХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦАХ ОПЕРАТОРА)	3
2. ВИДЫ ГРУЗА	4
3. СПОСОБ ПЕРЕГРУЗКИ ГРУЗА	5
4. ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОСАДКЕ, КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ СУДОВ, КОТОРЫЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В СХЕМЕ ПЕРЕГРУЗКИ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО	8
5. СХЕМЫ ПОДХОДА / ОТХОДА СУДОВ	10
6. СПОСОБЫ УДЕРЖАНИЯ (ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ) СУДНА-ОТВОЗЧИКА НА МЕСТЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАБОТ ПО ПЕРЕГРУЗКЕ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО	13
7. ПРИМЕНЯЕМЫЕ СХЕМЫ ШВАРТОВКИ	16
8. ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СРЕДСТВ ПЕРЕГРУЗКИ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО (ПЛАВУЧИЕ, ШТАТНЫЕ СУДОВЫЕ ИЛИ МОБИЛЬНЫЕ, УСТАНОВЛЕННЫЕ НА СУДНЕ ВРЕМЕННО), ОБОРУДОВАНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ К НИМ	21
9. ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ	22
10. СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫМИ РАБОТАМИ	25
11. ТРЕБОВАНИЯ К СРЕДСТВАМ СВЯЗИ	26
12. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОХРАНЫ И ЗАЩИТЕ СУДОВ ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА, НАПРАВЛЕННЫХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ	27

1. СВЕДЕНИЯ ОБ ОПЕРАТОРЕ (АДРЕСА И ТЕЛЕФОНЫ, ДАННЫЕ ОБ ОТВЕТСТВЕННЫХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦАХ ОПЕРАТОРА)

ООО «Кандалакшский морской торговый порт»

Адрес оператора:

Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Беломорская, 19

ОГРН:

1065102009015

ИНН/КПП:

510204420/510201001

Телефоны и данные об ответственных должностных лицах оператора

Генеральный директор	Меликов Талех Бабахан оглы	(81533) 9-21-63 Факс (81533) 9-31-38	info@portofkandalaksha.ru
Главный инженер	Матюшин Михаил Васильевич	(81533) 9-21-63 +79217244839	matyushin@portofkandalaksha.ru
Главный диспетчер	Суслов Сергей Вячеславович	+79643090696	suslov@portofkandalaksha.ru

2. ВИДЫ ГРУЗА

Вид груза – уголь

Наименование груза - уголь, каменные угли в смеси марок: Т, Д, Г, С, К и отдельно каждая из марок, ГОСТ 25543-2013, ГОСТ 32347-2013

Группа - Группа В (и А)

Классификация по химической опасности – ВОН.

Планируемый объем перегрузки с судна на судно от 75 000 т до 190 000 т угля (в зависимости от типа судна-отвозчика).

Ввиду размеров акватории, на участке №1 возможна работа только одной пары судов привозчик-отвозчик. Мощность перевалки (максимальная интенсивность работы кранов) составит до 918 тонн в час.

На участке №2 возможна установка двух пар судов. С учётом одновременной работы двух пар «привозчик-отвозчик» судов на проектной акватории мощность перевалки (максимальная интенсивность работы кранов) составит до 1836 тонн угля в час (до 918 тонн в час на одну пару судов).

Максимальный годовой объем перевалки суммарно на обоих участках акватории составит до 3 022 500 т угля в год.

3. СПОСОБ ПЕРЕГРУЗКИ ГРУЗА

Основные характеристики судов, участвующих в перегрузке

- Судно-привозчик типа BALTIC WIND (крановое): длина LOA 142,4 м, ширина 22,0 м, осадка 9,4 м, дедвейт 16 558 т;
- Судно-привозчик типа BREMEN (крановое): длина LOA 187,8 м, ширина 28,5 м, осадка 10,01 м, дедвейт 38 110 т;
- Судно-отвозчик типа PANAMAX: длина LOA 229,0 м, ширина 32,3 м, осадка 14,5 м, дедвейт 80 000 т;
- Судно-отвозчик типа CAPESIZE: длина LOA 292,0 м, ширина 45,0 м, осадка 17,8 м, дедвейт 200 000 т;

Описание основного технологического процесса

Судно-отвозчик приходит на якорную стоянку и становится на собственный якорь. Затем подходит судно-привозчик и швартуется к стоящему на собственном якорю судно-отвозчику. Заводятся, обтягиваются и закрепляются швартовные канаты.

Перегрузка угля с судна на судно выполняется штатными судовыми кранами судна-привозчика, оснащенными грейферами. После завершения загрузки судна-отвозчика судно-привозчик от него отходит.



Открытие трюмов и порядок загрузки судна, проводятся в соответствии с типовым планом загрузки (карго-планом), отражающим количество груза в трюмах с учетом устойчивости судна. Порядок погрузки согласовывается с капитаном судна. Порядок отгрузки груза с судна-привозчика выполняется по таким же правилам.

Суда-отвозчики перед загрузкой, по возможности, должны иметь в балластных танках балласт, чтобы минимизировать перепад уровней палуб груженого судна-привозчика и незагруженного судна-отвозчика.

По мере заполнения грузовых трюмов судна-отвозчика, балласт из танков должен откачиваться (не допуская крена и дифферента судна-отвозчика).

Вылет судовых кранов должен обеспечивать загрузку как минимум половины ширины судна-отвозчика.

Крановщик на судне-привозчике, опуская грейфер в трюм, производит зачерпывание груза, поднимает грейфер на 1 метр от уровня груза и убеждается в отсутствии утечки груза из грейфера, после чего выносит груз из трюма. При наличии утечки груза крановщик производит отсыпку груза и повторное закрытие грейфера. Если при этом утечка не устраняется, то производится повторное зачерпывание груза или замена грейфера.

Взятие груза из трюмного штабеля производится из разных мест для более полного заполнения грейфера и исключения возможности появления крена судна.

Выгрузка угля из грузового помещения грейфером прекращается при достижении уровня палубы трюма.

Подача остатков груза и подгребание груза в зону работы грейфера, производится фронтальным ковшовым погрузчиком с поворотной платформой. Наличие фронтальных ковшовых погрузчиков должно быть предусмотрено на судне-привозчике.

Перед опусканием погрузчика требуется убедиться в исправности и прочности покрытий пайола, что груз выбран до палубы (пайола) на площади, достаточной для работы погрузчика.

Водитель погрузчика совместно с докерами производит строповку погрузчика. Сигнальщик даёт команду крановщику приподнять погрузчик на высоту 100-200 мм и убедившись, что погрузчик застроплен правильно и надёжно, даёт команду на перенос погрузчика в трюм.

Требования безопасности при производстве судовых погрузочно-разгрузочных работ:

- при подъеме (опускании) погрузчика на нем не должно быть незакрепленных предметов;
- после окончания загрузки судна, ковшовый погрузчик краном поднимается из трюма;
- одновременная работа грейферного крана, погрузчика и людей в трюме судна запрещается;
- окончательная зачистка трюмов судна-привозчика производится у причалов порта.

Загрузка судна-отвозчика производится согласно предварительно согласованному грузовому плану с учетом транспортных характеристик груза.

Уголь в трюм необходимо высыпать на высоте не более 0,5 м от палубы трюма или ранее погружённого в трюм груза. Раскрытие грейфера вначале производится на высоте не более 1 м от пайола, затем (при толщине слоя груза свыше 1 м), не более 2 м от поверхности груза. Груз размещается равномерно по всей площади трюма. Загрузка трюма осуществляется равномерно от носовых или кормовых переборок к бортам с разравниванием груза. Груз следует размещать равномерно по всей площади грузового помещения. Минимально допустимая высота слоя груза у бортов 1 м для предотвращения смещения штабеля по настилу грузового помещения.

При производстве перегрузочных работ, кроме крановщика, необходимо присутствие на борту сигнальщика. Работа без сигнальщика допускается в исключительных случаях, только при хорошей видимости всей зоны работ крановщиком, находящимся на судне-привозчике.

Перед спуском докеров-механизаторов в трюм и началом зачистки стивидор обязан совместно с капитаном проверить исправность спускных трапов. При спуске докеров-механизаторов крышки лаза, люка должны быть закреплены стопорами. Перед спуском в трюм необходимо убедиться в надёжности фиксации стопоров.

По окончании загрузки каждого грузового трюма, крышки люков закрывают.

По окончании загрузки проводится уборка пыли и просыпей.

В период проведения грузовых операций бункеровка судна-отвозчика и швартовка к нему плавсредств без соответствующих искрогасительных устройств запрещается.

По окончании грузовых работ и получении разрешения на выход в море, по заявке капитана в буксирную компанию порта, на якорную стоянку прибывают буксиры. С их помощью судно-привозчик отводится от борта судна-отвозчика.

Судно-отвозчик самостоятельно снимается с якоря и уходит из акватории якорной стоянки.

4. ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОСАДКЕ, КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ СУДОВ, КОТОРЫЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В СХЕМЕ ПЕРЕГРУЗКИ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО

Основные характеристики судов приведены в таблицах 4.1, 4.3. Якорное снабжение судов-отвозчиков приведено в таблице 4.2. Глубин воды на участке № 1 составляет 55 м, на участке № 2 – 20 м и более, что обеспечивает необходимый запас глубины под килем расчетного судна при возможных изменениях уровня воды и воздействиях максимальных волн.

Таблица 4.1 – Характеристики судов-отвозчиков

Наименование характеристики	Судно-отвозчик	
	PANAMAХ	CAPE SIZE
Тип		
Длина наибольшая, м	229,0	292,0
Длина между перпендикулярами, м	225,5	282,2
Ширина, м	32,3	45,0
Осадка в грузу, м	14,5	17,8
Осадка в балласте, м	6,6	7,8
Водоизмещение при осадке в грузу, т	89000	194000
Водоизмещение при осадке в балласте, т	40500	85000

Таблица 4.2 – Якорное снабжение судов-отвозчиков

Расчетное судно	Носовые якоря		Цепи для постановки носовых якорей			
	Наименование (тип) якоря	Масса каждого якоря	Калибр цепи	Длина каждой цепи (кол-во и длина смычек)	Погонный вес якорной цепи	Пробная нагрузка для цепи
Судно-отвозчик Panamax	Два носовых якоря типа ННР АС-14	11280 кг	81 мм	330 м (12 смычек длиной по 27,5 м)	145 кг	не менее 2410 кН
Судно-отвозчик CAPE SIZE	Два носовых якоря типа ННР Stockless Anchor, 13350kg	13790 кг	102 мм	385 м (14 смычек длиной по 27,5 м)	224 кг	не менее 3660 кН

Примечания:

1. ННР означает High Holding Power, то есть якорь повышенной держащей силы.
2. По соображениям безопасности во время операций STS используется якорь левого борта с минимум 9 (девятью) смычками в воде

Якоря повышенной держащей силы (ННР) должны являться штатным оборудованием судна-отвозчика. На стадии фрахтования необходимо удостовериться, что каждое

судно-отвозчик оснащено якорями повышенной держащей силы (ННР) для безопасной стоянки в районе рейдовой перевалки.

Таблица 4.2 – Характеристики судов-привозчиков

Наименование характеристики	Судно-привозчик	
	Baltic Wind	Bremen
Тип		
Длина наибольшая, м	142,4	187,8
Длина между перпендикулярами, м	132,4	178,01
Ширина, м	22,0	28,5
Осадка в грузу, м	9,4	10,01
Осадка в балласте, м	4,9	5,8
Водоизмещение при осадке в грузу, т	24500	49000
Водоизмещение при осадке в балласте, т	12800	25800

В качестве рекомендуемых основных отбойных устройств принимаются:

- для судна-привозчика Baltic Wind пневматическое плавающее отбойное устройство с внутренним давлением 50 кПа, с защитной сетью из цепей и покрышек, имеющее размеры 2000 x 3500 мм, энергоемкость 308 кНм, реакцию 875 кН, создаваемое давление на борт 128 кН/м²;

- для судна-привозчика Bremen пневматическое плавающее отбойное устройство с внутренним давлением 50 кПа, с защитной сетью из цепей и покрышек, имеющее размеры 2500 x 4000 мм, энергоемкость 663 кНм, реакцию 1381 кН, создаваемое давление на борт 137 кН/м².

(Отбойные устройства могут быть аналогичными, при этом для судна Baltic Wind энергоемкость должна быть не менее 252,6 кНм, для судна Bremen - не менее 397,2 кНм, также создаваемое давление на борт не должно превышать 200 кН/м² для обоих судов).

Количество основных отбойных устройств - четыре штуки, в качестве дополнительных отбойных устройств рекомендуется использовать два кранца размерами 1500 x 3000 мм. Каждый кранец расположен по краю цилиндрической вставки корпуса. Кранцы устанавливаются на судах-привозчиках, транспортируются за бортом поднятые над водой, при перевалке опускаются на воду.

Суда, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы, должны отвечать требованиям международных конвенций и классификационного общества, предъявляемым к конструкции, оборудованию и снабжению и иметь соответствующие свидетельства и документы. Суда, перевозящие опасные грузы, должны иметь свидетельство о соответствии конструкции и оборудования судна требованиям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

5. СХЕМЫ ПОДХОДА / ОТХОДА СУДОВ

Судно-отвозчик в балласте подходит с моря и встает на якорь в районе планируемой деятельности самостоятельно – без лоцманского обеспечения.

Судно-привозчик в грузу подходит из порта Кандалакша и швартуется к правому борту судна-отвозчика.

Если рейдовая перевалка не завершена, после окончания выгрузки судно-привозчик с лоцманом на борту следует в порт Кандалакша за следующей партией груза.

После завершения загрузки судно-отвозчик в грузу, самостоятельно – без лоцманского обеспечения, снимается с якоря и следует на выход из порта.

Швартовка судов на открытом рейде, как правило, относится к сложной морской операции. Сложность операции подхода и швартовки зависит от маневренных качеств судна-привозчика, поведения обоих судов при действии ветро-волновых воздействий и течения, способности управляться для судна-привозчика на малых ходах, от реверсивных возможностей главной машины, возможностей подруливающих устройств и т.п. В значительной степени сложность швартовки затрудняется из-за рыскания судна-отвозчика, стоящего на якоре.

Швартовка судна-привозчика производится к борту судна-отвозчика противоположному тому, с которого отдан якорь. Перед сближением швартующегося судна необходимо определить рыскание стоящего на якоре судна и рассчитать подход. Курс на сближение должен проходить, по возможности, через точку наибольшего удаления судна, стоящего на якоре и рыскающего на якорном канате.

Швартующееся судно должно следовать под углом 15° - 30° к линии ветра, ориентируясь на носовую часть судна на якоре (положение I). В положении II работа машиной на задний ход обеспечивает гашение энергии судна. При подходе носом выгружающего судна к средней части судна-отвозчика быстро подаются швартовные канаты. К моменту, предшествующему касанию бортами (положение III), подходящее судно практически должно полностью погасить инерцию и, по возможности, поджиматься к борту судна на якоре только за счет тяги швартовов.

Необходимо отметить, что при сильном рыскании судна на якоре целесообразно использовать буксиры для удержания его на курсе в ходе выполнения швартовной операции. Также предпочтительно использовать буксирное обеспечение при несовпадении направлений ветра и течения или при переменах скорости и направления действия ветра. При сильном рыскании судна на якоре швартующееся судно может выполнить предварительный заход с запасом в сторону от предполагаемого места швартовки. При повторном заходе курс и путь торможения могут быть скорректированы с целью более безопасного выхода в точку сближения и причаливания судов.

Швартовка судна-привозчика к судну-отвозчику, стоящему на якоре приведена на рисунке 5.1.

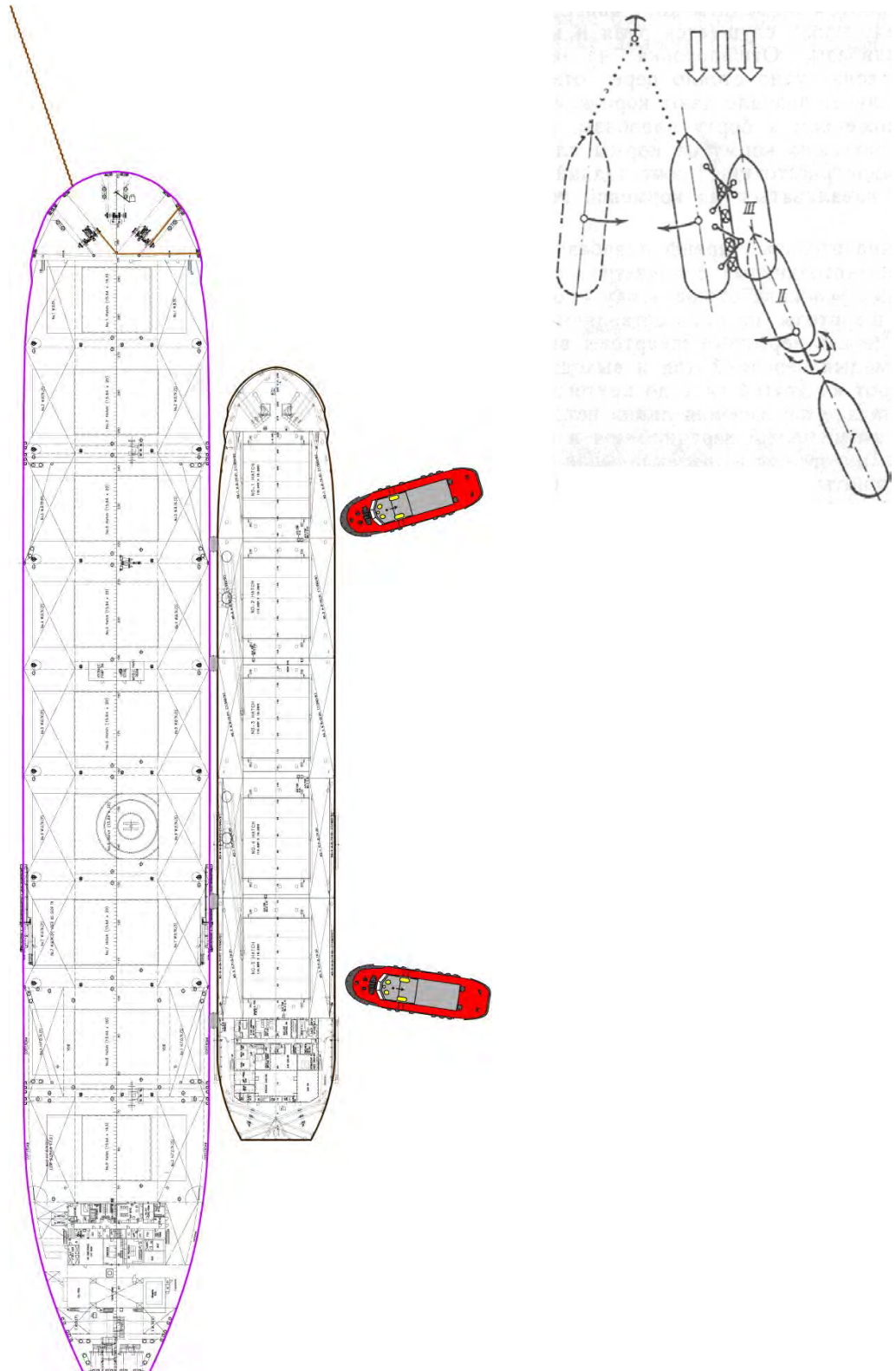


Рисунок 5.1 - Швартовка судна-привозчика к судну-отвозчику, стоящему на якоре

Якорная цепь судна-отвозчика обеспечивают стоянку судна совместно с судном-привозчиком при ветре не более 15 м/с. При получении прогноза об усилении ветра более 15 м/с, капитаны судов принимают решение о необходимости отшвартовки и уведомляют о своем решении СУДС.

Буксирное обеспечение

Для обеспечения безопасности швартовных операций судов-привозчиков у борта судов-отвозчиков требуется буксирное обеспечение.

Минимальное количество и мощность буксиров для швартовых операций судов в морском порту Кандалакша установлены Обязательными постановлениями в морском порту Кандалакша.

Также согласно Обязательным постановлениям:

- п. 16. В морском порту осуществляется буксирное обеспечение судов.
- п. 29. В морском порту швартовные операции (швартовка, отшвартовка, перешвартовка и перетяжка более чем на 50 метров) должны осуществляться с обязательным лоцманским обеспечением и использованием буксиров с учетом сведений о минимальных количестве и мощности буксиров для обеспечения швартовных операций судов в морском порту, которые приведены в приложении № 6 к настоящим Обязательным постановлениям.

6. СПОСОБЫ УДЕРЖАНИЯ (ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ) СУДНА-ОТВОЗЧИКА НА МЕСТЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАБОТ ПО ПЕРЕГРУЗКЕ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО

Местом перегрузки по схеме судно-судно принимаются участки водной акватории Кандалакшского залива Белого моря со следующими координатами угловых точек.

Участок № 1

№ 1 - 66°53'42" северной широты и 032°50'46,00" восточной долготы;

№ 2 - 66°54'18" северной широты и 032°50'46,00" восточной долготы;

№ 3 - 66°54'18" северной широты и 032°49'14,00" восточной долготы;

№ 4 - 66°53'42" северной широты и 032°49'14,00" восточной долготы.

Участок № 2

№ 1: 67° 01' 52.2" северной широты 32° 44' 03.9" восточной долготы;

№ 2: 67° 01' 01.7" северной широты 32° 46' 00.4" восточной долготы;

№ 3: 67° 00' 39.1" северной широты 32° 44' 55.7" восточной долготы;

№ 4: 67° 01' 29.5" северной широты 32° 42' 59.4" восточной долготы.

В районе перегрузки на участке № 1 по схеме судно-судно диаметр рейдового места составляет 972,4 м.

В районе перегрузки на участке № 2 по схеме судно-судно расположены две соседние якорные стоянки в прямоугольнике размером 2010 м x 1050 м. Схема организации акватории приведена на рисунках 6.1, 6.2.

Судно-отвозчик в балласте подходит с моря и встает на якорь в районе планируемой деятельности. Удержание судна-отвозчика осуществляется на собственном якоре.

Якорные связи расчетных судов-отвозчиков типа «Panamax» и «Capesize» обеспечивают стоянку этих судов на собственных якорях совместно с судном-отвозчиком при следующих условиях:

- ветер не более 15 м/с (при усилении ветра свыше 15 м/с якорь может начать осуществлять проползание);
- высота волны не более 1,0 м;
- якорь повышенной держащей силы (ННР).

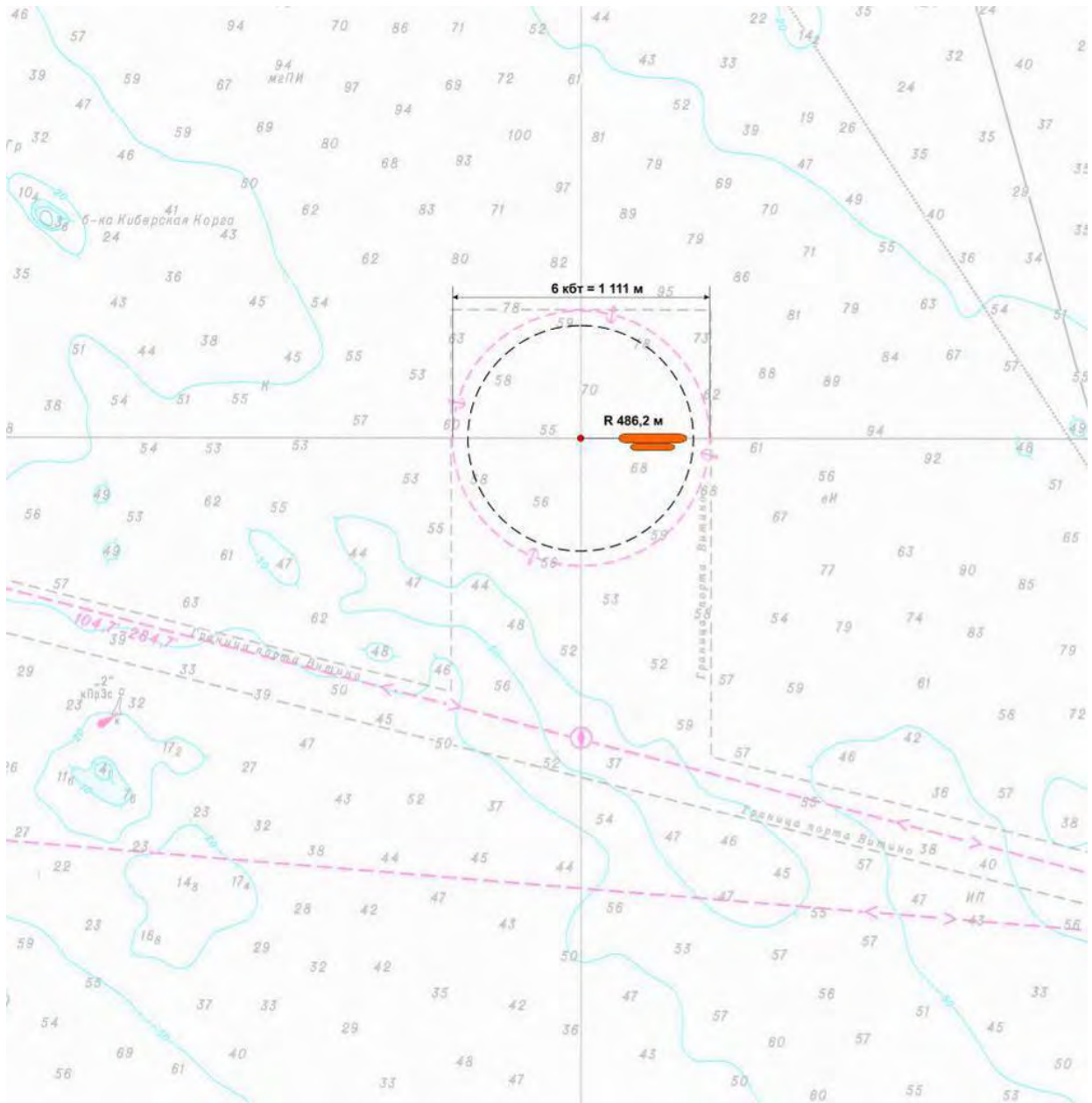


Рисунок 6.1 – Схема организации акватории на участке № 1

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ С СУДНА НА СУДНО

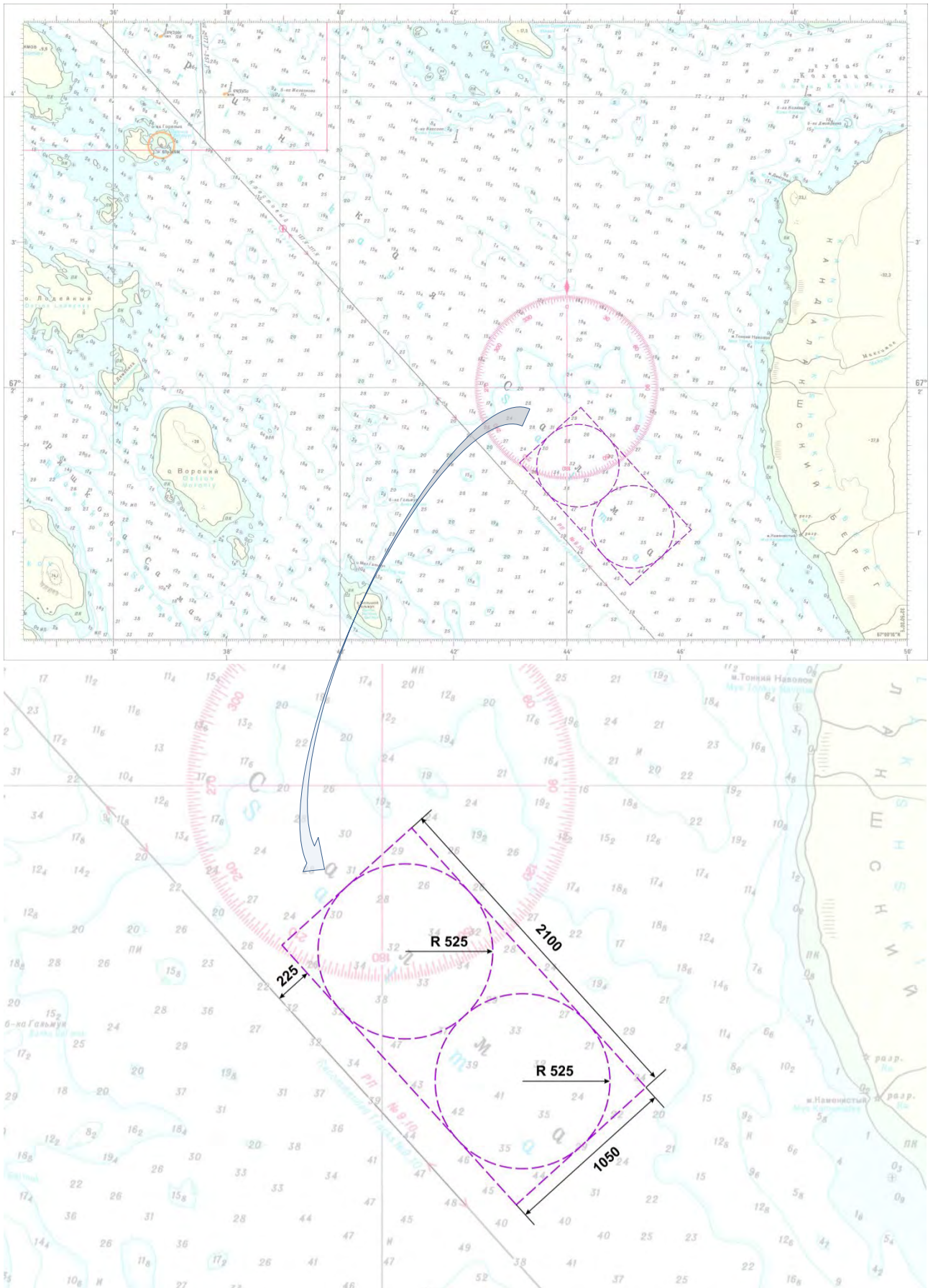


Рисунок 6.2 – Схема организации акватории на участке № 2

7. ПРИМЕНЯЕМЫЕ СХЕМЫ ШВАРТОВКИ

Схемы швартовки с учетом вылетов судовых кранов, обеспечивающих загрузку всех трюмов приведены на рисунках 7.1-7.4.

В качестве рекомендуемых основных отбойных устройств принимаются:

- для судна-привозчика Baltic Wind пневматическое плавающее отбойное устройство с внутренним давлением 50 кПа, с защитной сетью из цепей и покрышек, имеющее размеры 2000 x 3500 мм, энергоемкость 308 кНм, реакцию 875 кН, создаваемое давление на борт 128 кН/м²;

- для судна-привозчика Bremen пневматическое плавающее отбойное устройство с внутренним давлением 50 кПа, с защитной сетью из цепей и покрышек, имеющее размеры 2500 x 4000 мм, энергоемкость 663 кНм, реакцию 1381 кН, создаваемое давление на борт 137 кН/м².

(Отбойные устройства могут быть аналогичными, при этом для судна Baltic Wind энергоемкость должна быть не менее 252,6 кНм, для судна Bremen - не менее 397,2 кНм, также создаваемое давление на борт не должно превышать 200 кН/м² для обоих судов).

Количество основных отбойных устройств - четыре штуки, в качестве дополнительных отбойных устройств рекомендуется использовать два кранца размерами 1500 x 3000 мм. Каждый кранец расположен по краю цилиндрической вставки корпуса.

В соответствии с установленной международной практикой, изложенной в международном руководстве «Ship to Ship Transfer Guide», кранцы устанавливаются на судне-привозчике, транспортируются за бортом поднятые над водой.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ С СУДНА НА СУДНО

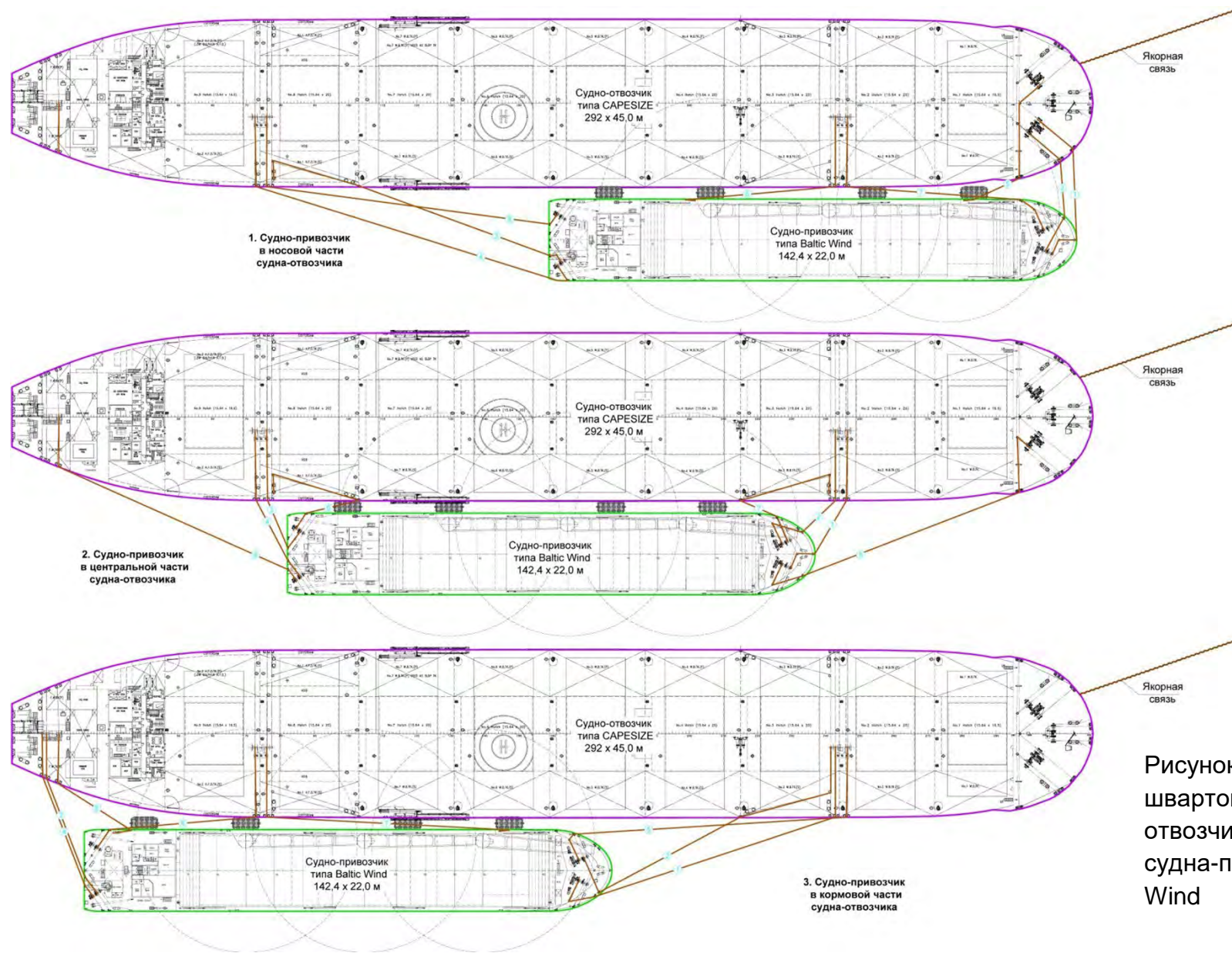


Рисунок 7.1 – Схемы швартовки судна-отвозчика Capesize и судна-привозчика Baltic Wind

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ С СУДНА НА СУДНО

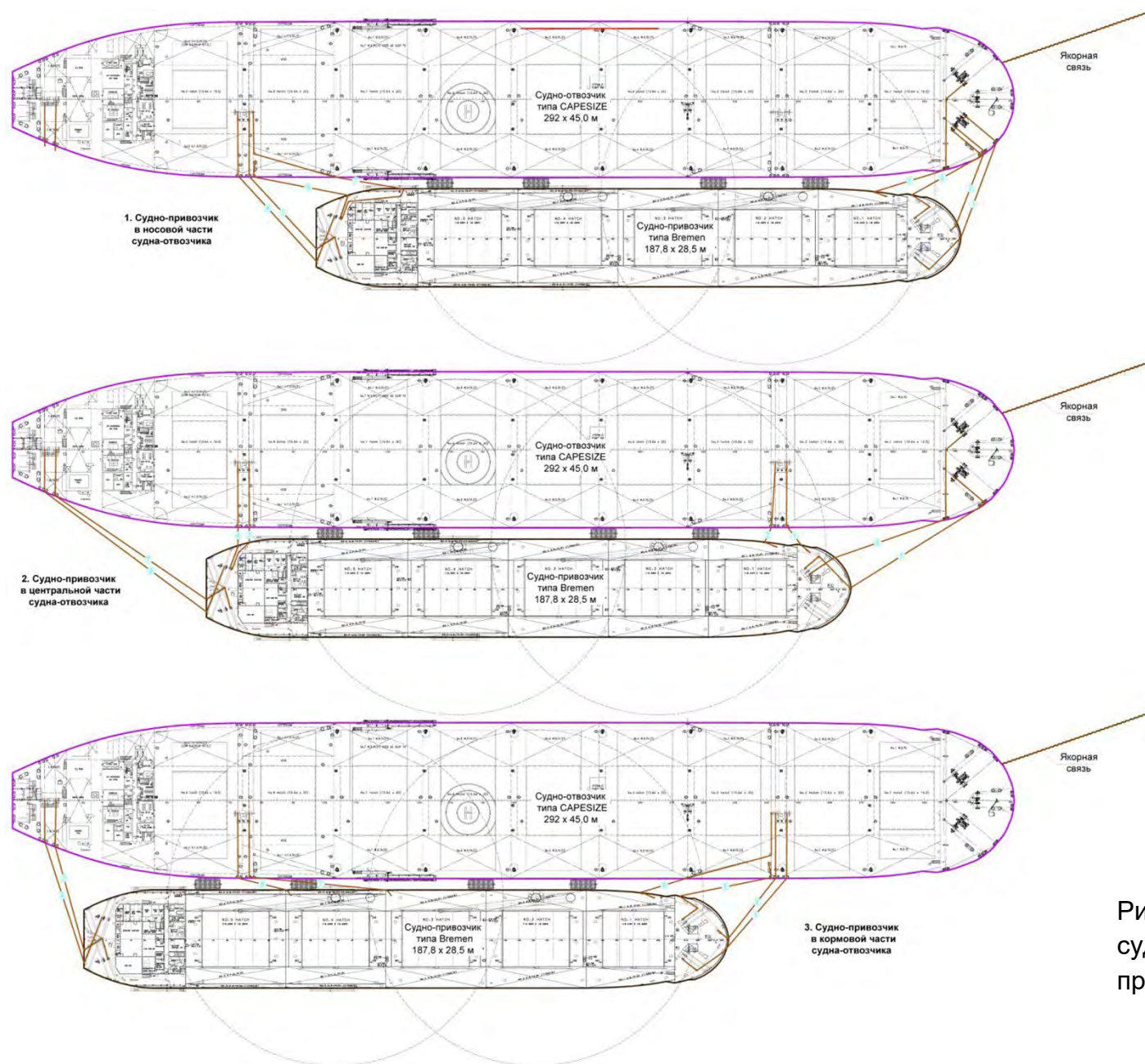


Рисунок 7.2 – Схемы швартовки судна-отвозчика Capesize и судна-привозчика Bremen

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ С СУДНА НА СУДНО

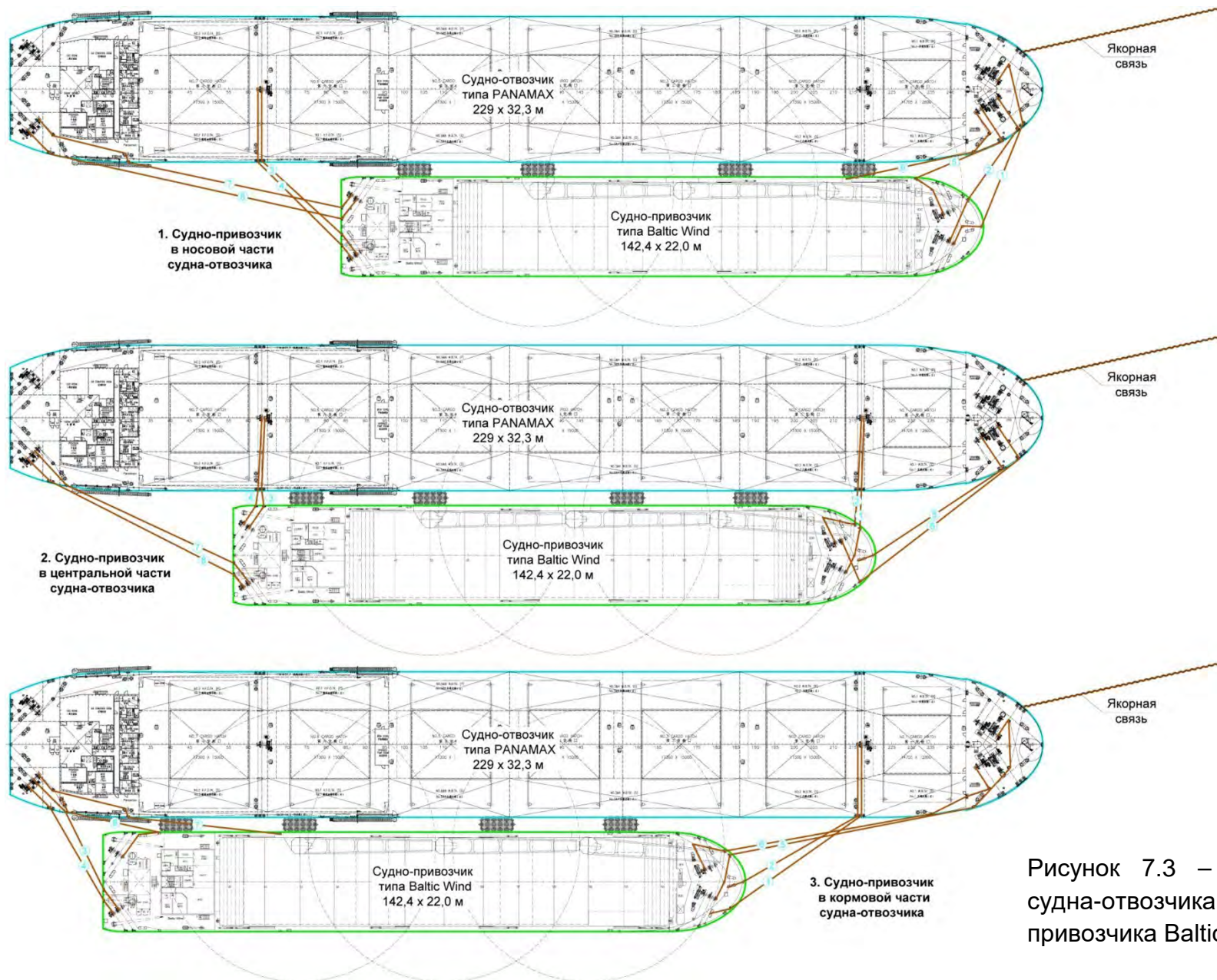


Рисунок 7.3 – Схемы швартовки судна-отвозчика Panamax и судна-привозчика Baltic Wind

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ С СУДНА НА СУДНО

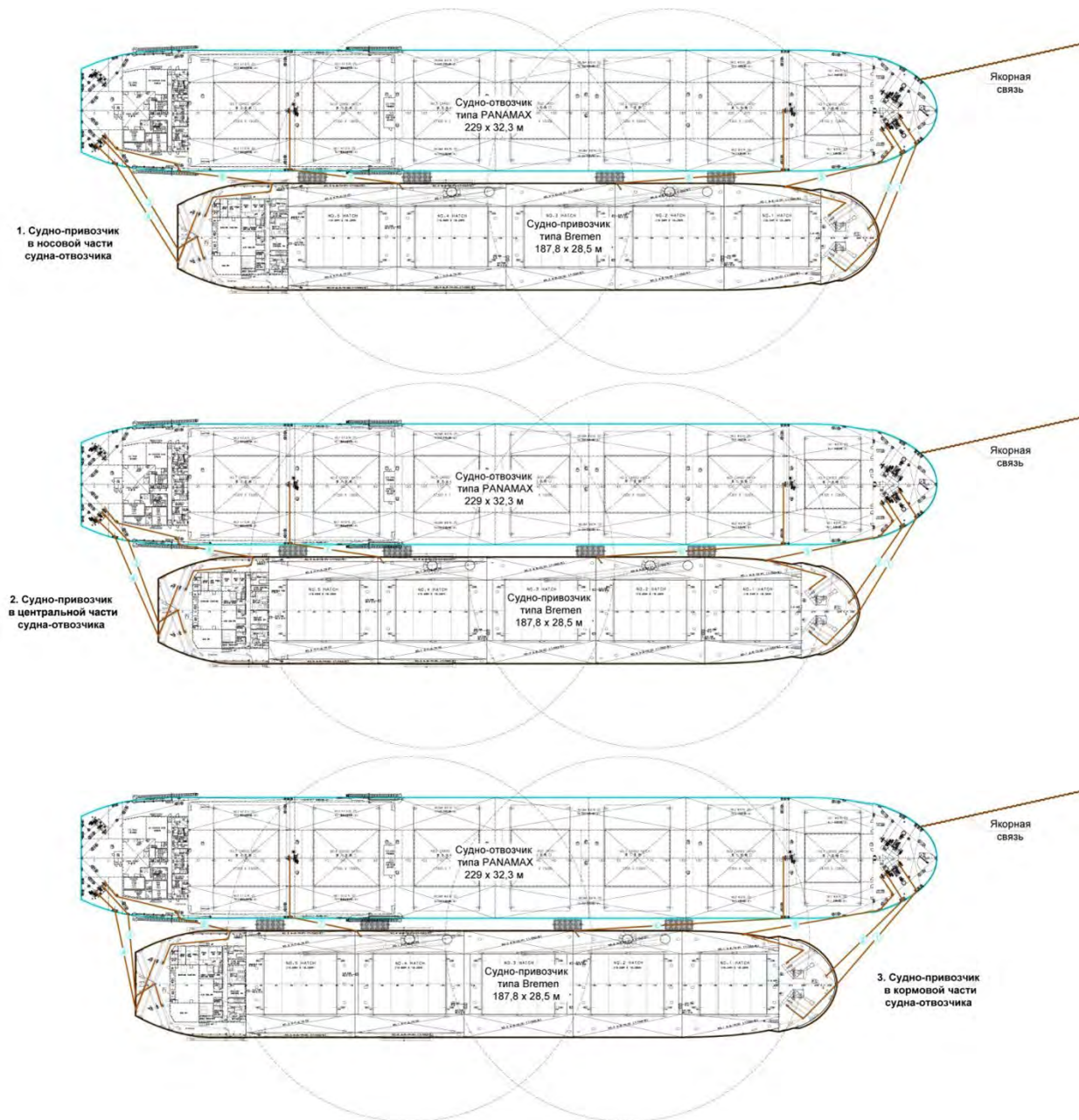


Рисунок 7.4 – Схемы швартовки судна-отвозчика Panamax и судна-привозчика Bremen

8. ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СРЕДСТВ ПЕРЕГРУЗКИ ГРУЗОВ С СУДНА НА СУДНО (ПЛАВУЧИЕ, ШТАТНЫЕ СУДОВЫЕ ИЛИ МОБИЛЬНЫЕ, УСТАНОВЛЕННЫЕ НА СУДНЕ ВРЕМЕННО), ОБОРУДОВАНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ К НИМ

Перегрузочное оборудование

Выгрузка навалочных грузов из грузового помещения судна-привозчика будет производиться штатными судовыми кранами, оснащенными грейферами для угля. Перегрузка навалочных грузов должна производиться технически исправными грейферами, исключаящими просыпи груза между челюстями грейфера.

Перечень основного перегрузочного оборудования, расположенного на судах-перевозчика и его характеристики приведены в таблице 8.1

Таблица 8.1 - Основные характеристики перегрузочного оборудования судов-привозчиков

Наименование	Технические характеристики
Судно-привозчик Baltic Wind	Оснащен тремя поворотными судовыми кранами (максимальный вылет 27 м, грузоподъемность 35 т), грейфер двухчелюстной
Судно-привозчик Bremen	Оснащен двумя поворотными судовыми кранами с эксцентриковой консолью (максимальный вылет 40 м, грузоподъемность 30 т), грейфер двухчелюстной

Выгрузка угля из грузового помещения грейфером прекращается при достижении уровня палубы трюма. Подача остатков груза и подгребание груза в зону работы грейфера в грузовых трюмах судов-привозчиков производится фронтальным ковшовым погрузчиком с поворотной стрелой ближе к окончанию выгрузки из каждого грузового трюма, когда остатки груза будет затруднительно сгребать грейфером. Рекомендованное количество фронтальных ковшовых погрузчиков: 2 единицы на каждом судне-привозчике.

Основные характеристики погрузчика представлены в таблице 8.2.

Таблица 8.2 - Технические характеристики погрузчика

Наименование, тип, марка оборудования	Основные технические характеристики оборудования	Примерный вид
Фронтальный погрузчик	Грузоподъемность – 3,3 т; Вместимость ковша – до 0,7 м ³ ; Высота выгрузки – 2,6 м; N _{дв.} – 46 кВт (72 л.с)	

9. ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ

Грузовладелец до начала грузовых работ должен предоставить Декларацию (информацию) о грузе с указанием их опасных свойств.

До начала грузовых операций между судами подписываются листы контроля безопасности.

После завершения перегрузки на палубе судна-привозчика выполняется уборка пыли и просыпей.

Для исключения попадания угольной пыли в помещения, они должны быть плотно закрыты.

Курение, производство огневых работ (газовая и электросварка) при проведении грузовых операций запрещаются. Курение разрешается только в специально оборудованном помещении.

Противопожарное оборудование на всех судах должно быть подготовлено к немедленному использованию. Мониторы систем пенотушения должны быть направлены в сторону используемого грузового трюма и они должны быть подготовлены к работе в автоматическом режиме. Для тушения горящего угля необходимо применять огнетушители, пену, распыленную воду, кошму.

Работы по перегрузке следует временно остановить в случае появления искр из дымовой трубы.

Все движения судовых стрел кранов судна-привозчика выполняются по команде сигнальщика (члена экипажа судна-отвозчика), одетого в жилет оранжевого цвета.

Освещение на судах должно быть во взрывозащищенном исполнении.

Переносные светильники могут быть использованы напряжением до 12 вольт во взрывобезопасном исполнении.

Спуск людей, не задействованных в грузовых операциях, в грузовой трюм запрещен.

Подъем (спуск) людей на судно-привозчик или судно-отвозчик осуществляется по забортному трапу.

При использовании штормтрапов люди должны спускаться (подниматься) без каких-либо вещей (инструментов) в руках и только по одному человеку. Перед использованием штормтрапа необходимо убедиться в надежности его крепления.

При получении штормового предупреждения, а также при грозовых разрядах грузовые работы приостанавливаются.

Возможность проведения погрузочных операций в зависимости от фактического состояния погоды определяют капитаны судна-отвозчика и судна-привозчика.

Противопожарное оборудование на всех судах должно быть подготовлено к немедленному использованию.

Не допускается загромождение проходов, подступов к противопожарному оборудованию, средствам пожаротушения, связи и сигнализации.

Рабочие, участвующие в перегрузке в обычных или аварийных условиях должны использовать следующие средства индивидуальной защиты (СИЗ): Комплект СИЗ кожных покровов (К 1) - каски, костюмы (комбинезоны), фартук защитный, сапоги кожаные, перчатки парусиновые от механических воздействий. Комплект СИЗ органов дыхания (Д 4) - респиратор универсальный - РУ 60 М.

Согласно п. 89 Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утвержденных приказом Минтранса России от 12.11.2021 № 395 при проведении грузовых операций крен судна в любое время не должен превышать пяти градусов.

В соответствии с п. 36 Обязательных постановлений в морском порту Кандалакша, утвержденных приказом Минтранса России от 07.11.2013 № 345 не допускается проведение швартовных операций в морском порту при скорости ветра более 10 м/с.

При производстве грузовых операций на якорной стоянке следует соблюдать правила, позволяющие обеспечить безопасное их проведение.

Во время грузовых операций в районе трюмов запрещается выполнение работ с применением открытого огня и возможным искрообразованием.

На палубе около трюмов должны быть проложены пожарные шланги, подключенные к пожарной магистрали.

Плавкие предохранители следует удалить из грузовых помещений, а вентиляторы необходимо оборудовать искрогасительными сетками.

Во время грузовых операций на каждом судне должен выделяться член экипажа, ответственный за пожарную безопасность.

При возникновении пожара возможно применение огнегасительных средств: В-1; П-2; Г-1,2 (вода, пена воздушно-механическая, углекислый и инертные газы).

При скорости рабочих движений механизмов грейфера или зачищающего погрузчика более 8 м/с кромки соприкасающихся поверхностей грейфера и погрузчика должны быть покрыты материалом, исключающим образование искр.

До начала грузовых операций необходимо выполнить замеры приборами контроля концентрации пыли и выделяемых газов.

Перед входом людей в закрытое грузовое помещение необходимо проводить контроль газовоздушной среды, для чего рекомендуются универсальный газоанализатор УД-2, автоматический анализатор «Искра» или другие.

Работы в грузовых помещениях могут производиться после их вентилирования и при полностью открытых грузовых люках. При этом работающие должны быть одеты в защитный комплект и средства индивидуальной защиты органов дыхания и зрения.

Опасность воспламенения и взрыва снижается при уменьшении пыления во время проведения грузовых операций. В случае появления пылевого облака в грузовом помещении при высыпании грейфера с нарушением высоты высыпания или в случае высыпания из ковша зачищающего автопогрузчика во время окончательной зачистки трюма, работу временно приостановить до осаждения пыли.

Запрещается в период проведения грузовых операций бункеровка судна и швартовка к нему плавсредств без соответствующих искрогасительных устройств.

Запрещается производить работу при температуре окружающего воздуха ниже минус 30°C. При подаче на рейд судна-привозчика со смерзшимся углем,

производится восстановление его сыпучести механическим рыхлением груза двухчелюстным грейфером с последующей передачей данным грейфером разрыхленной части груза в трюм судна-отвозчика.

Для снижения вредного воздействия на природные условия в зоне работы требуется соблюдение следующих требований:

1. В случае выпадения осадков (в т.ч. ливневый дождь, ливневый снег) решение о прекращении грузовых работ принимается капитанами судна-отвозчика и судна-привозчика.

2. Работа по перегрузке разрешается только при скорости ветра, не превышающей 15 м/с.

3. Заполнение грейфера грузом должно быть полным и исключать просыпание груза. Перед началом проноса грейфера из трюма в трюм, производить выдержку, для осыпания излишнего груза через верх грейфера и контроля исключения течи грейфера. Раскрытие грейфера производится на высоте не более 1 м над пайолом трюма, и не более 2 м от поверхности груза, при слое груза более 1 м. Перегрузка угля должна производиться исправными грейферами, исключая просыпание груза между челюстями грейфера.

4. Палубы судов при необходимости очищаются от комков и возможной россыпи угольной пыли.

5. До начала грузовых операций все судовые палубные шпигаты должны быть надёжно перекрыты.

6. По окончании загрузки каждого грузового помещения судна-отвозчика, крышки люков следует немедленно закрыть. По окончании выгрузки каждого грузового помещения судна-привозчика, крышки люков следует немедленно закрыть.

10. СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫМИ РАБОТАМИ



Линия взаимодействия и координации



11. ТРЕБОВАНИЯ К СРЕДСТВАМ СВЯЗИ

Судно-отвозчик, стоящее на якорной стоянке должно получить от оператора информацию по правилам охраны, обеспечению безопасности, предотвращению загрязнения и любым другим правилам, и руководящим документам, которые имеют отношение к безопасной эксплуатации морского порта, в том числе, изданными Администрацией морского порта Кандалакша. Эти правила должны строго соблюдаться персоналом судов.

Сведения о каналах связи очень высокой частоты, используемых в морском порту Кандалакша приведены в таблице 11.1.

Таблица 11.1 - Сведения о каналах связи очень высокой частоты, используемых в морском порту Кандалакша

Абонент	Каналы связи очень высокой частоты		Позывной
	вызывной канал	рабочий канал	
Инспекция Государственного портового контроля	16	67	"Кандалакша- радио-5"
Лоцманская служба	16	68	"Кандалакша-лоцман"
Оператор причалов	16	14	"Кандалакша-радио-2"
Портовый флот	16	11	"Кандалакша-радио-2"

Суда обмениваются информацией в достаточном объеме для принятия мер по обеспечению безопасной стоянки, выполнения грузовых и вспомогательных операций.

12. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОХРАНЫ И ЗАЩИТЕ СУДОВ ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА, НАПРАВЛЕННЫХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

Все суда, участвующие в погрузочно-разгрузочных работах, должны иметь одобренный план охраны судна и Международное свидетельство об охране. Все мероприятия по обеспечению охраны и защиты судна от незаконного вмешательства осуществляются в соответствии с необходимыми требованиями Плана охраны судна.

Основные мероприятия:

1. При возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в морском порту капитан судна либо лицо командного состава, ответственное за охрану судна, незамедлительно информируют об этом капитана морского порта.

2. Капитану морского порта предоставляется информация об уровне охраны судов, находящихся в морском порту, а также о любых изменениях в их уровнях охраны.

3. Оповещения о возникновении угрозы актов незаконного вмешательства в морском порту и об изменении уровня охраны судна, а также подтверждение получения указанных оповещений осуществляются незамедлительно с момента возникновения указанных в оповещениях обстоятельств на каналах ОБЧ.

4. Обо всех происшествиях, связанных с обнаружением подозрительных предметов или взрывных устройств, о признаках подготовки и проведении актов незаконного вмешательства, фактах незаконного проникновения на суда, при получении какой-либо информации о подготовке террористических актов, а также обо всех нарушениях установленного порядка или подозрительных лицах в морском порту капитаны судов, находящихся в морском порту, незамедлительно информируют капитана морского порта, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, на рабочих каналах ОБЧ, а также дополнительными средствами связи, которые доводятся до сведения заинтересованных лиц капитаном морского порта.

5. Осуществление наблюдения за доставкой судовых запасов, которое направлено на:

- предотвращение приема и хранения на судне груза, не намеченного к перевозке;
- предотвращение приема судовых запасов и снабжения без проверки;
- предотвращение приема судовых запасов и снабжения, которые не заказывались;
- предотвращение самовольных действий с судовыми запасами и снабжением.